This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

SH 6038.62.2

Harvard College Library

THE GIFT OF

EDWIN VERNON MORGAN

(Class of 1890)

AMERICAN AMBASSADOR TO BRAZIL

CARTAS DO SOLITARIO

Typ. da ACTUALIDADE, rua dos Pescadores, n. 17.

CARTAS DO SOLITARIO

Estudos sobre Reforma administrativa,
Ensino religioso,
Africanos livres, Trafico de escravos,
Liberdade da cabotagem,
Abertura do Amazonas,
Communicações com os Estados Unidos, etc.

Dr. A. C. Tavares Bastos.

SEGUNDA EDIÇÃO.

RIO DE JANEIRO
1863

~~SA5828.62.2~~
SA6038.62.2
HARVARD COLLEGE LIBRARY
GIFT OF
EDWIN VERNON MORGAN
OCT. 22, 1915.

A primeira edição das CARTAS DO SOLITARIO, extrahida em maio de 1862, acha-se esgotada.

Para tornar esta mais interessante, accrescentaram-se-lhe as primeiras das CARTAS publicadas no *Correio Mercantil* e não incluidas n'aquella, que só comprehendia vinte e trez artigos relativos ás seguintes questões:

Liberdade da cabotagem;

Abertura do Amazonas;

Communicações com os Estados-Unidos.

A presente, além desses, contém ainda vinte e dous outros artigos sobre:

Reforma administrativa;

Africanos livres;

Trafico de escravos;

Ensino religioso.

Demais, no intuito de esclarecer alguns pontos e desinvolver outros, o auctor ajuntou notas e fez um appendice de escriptos que prendem-se intimamente ás materias discutidas ou indicadas no texto.

Esta edição, revista e corrigida, é, portanto, quasi nova. Todavia, consideramol-a segunda, porque a anterior comprehendeu uma parte que por si so formou um volume de 172 paginas in 8° gr.

Advertimos que não observou-se aqui a ordem da publicação primitiva, fundindo-se n'um so dous e mais artigos por bem da clareza e melhor deducção das materias.

Diversas occurrencias não permittiram concluir mais cedo este volume, cuja impressão começou em agosto de 1862.

Dezembro de 1863.

ADVERTENCIA DA PRIMEIRA EDIÇÃO.

Algumas pessoas instaram pela publicação em avulso das cartas acerca da cabotagem, da abertura do Amazonas e da navegação a vapor para os Estados Unidos, ultimamente insertas no CORREIO MERCANTIL.

Essas cartas, com effeito, assignadas pelo pseudonymo SOLITARIO, causaram no espirito publico a mais viva impressão.

O nome de seu autor não era conhecido. O publico, pois, olhava á idea sem attenção ao escriptor. A imparcialidade das manifestações publicas era, portanto, incontestavel.

Abraçava-se a doctrina sem a sympathia que a pessoa do escriptor podéra talvez inspirar.

Colligindo essas cartas, julgamos prestar um serviço. Trata-se nellas de assumptos vitaes, de melhoramentos reaes do paiz.

O publico, o commercio sobretudo, não lhes póde ser indifferente.

Em um paiz novo é preciso fortificar e aviventar a propaganda de ideas liberaes sobre o commercio e a economia politica, em opposição ao systema rotineiro dos regulamentos, do proteccionismo, da restricção.

Esse é o fundo do pensamento do SOLITARIO. Essa a aspiração do paiz. Esse tambem o nosso intuito.

1862: 15 de abril.

O EDITOR.

Publicada a ultima carta do SOLITARIO, a illustre redacção do CORREIO MERCANTIL dice o seguinte, no dia 3 de abril de 1862:—

« Quem é o SOLITARIO? Esta pergunta nos foi feita pelos homens que se dedicão ao estudo das questões graves do paiz, desde a primeira carta que publicamos com aquella assignatura. E, á proporção que o nosso collaborador tratava de um novo assumpto, cada qual mais importante, a curiosidade publica ia crescendo, porque os artigos do SOLITARIO revelavão estudos profundos, grande talento de argumentação e vistas largas a respeito das questões administrativas, que mais nos devem interessar.

« Conjecturou-se que o SOLITARIO era este ou aquelle conselheiro de estado, e até nas publicações por conta do governo se lhe tecerão elogios.

« Pois bem: o SOLITARIO quer dizer um desforço nobre, uma luta de honra, um appello para o tribunal da nação feito por um deputado alagoano, offendido brutalmente pelo governo. O SOLITARIO é o Sr. Dr. Aureliano Candido Tavares Bastos.

« O ministerio demittiu da secretaria da marinha aquelle illustrado funccionario, e, não contente com esse acto de vingança, mandou-o insultar na imprensa e pôr em duvida o talento do demittido. Desde esse dia, o Sr. Dr. Tavares Bastos resolveu tambem vingar-se, porém de uma maneira mais nobre. Resolveu provar perante o paiz que essa duvida do governo só podia provir, ou da má fé, ou de falta de perspicacia, e que, em qualquer dessas hypotheses, o governo privára a administração publica de um de seus melhores auxiliares.

« AS CARTAS DO SOLITARIO ahi estão no dominio de todos. O acolhimento que tiverão, pelo seu merecimento real, assegura ao Sr. Dr. Tavares Bastos que o seu nobre desforço será applaudido pela opinião publica. »

N'uma carta do autor ao editor, que acompanhava a primeira edição, leem-se as palavras seguintes, que reproduzimos para caracterisar o livro:

« .... Não basta publicar e distribuir este volume. E' preciso que a imprensa desinvolva, complete, rectifique, corrija as idéas que expuz, e de cuja realisação depende em grande parte a sorte do povo deste paiz. Agite a imprensa a opinião, e as ideas de liberdade prática conquistarão uma popularidade mais e mais brilhante.

« Si as CARTAS DO SOLITARIO..... teem algum merito, não consiste este em outra cousa mais do que em haverem ellas despertado essas ideas economicas que descançam no fundo de todos os espiritos.

« Não tive por fim ultimo formular o pensamento de duas ou tres medidas isoladas: trilhei um caminho inundado pela grande luz do progresso. E' necessario, porém, perseverar nelle, alargal-o, aperfeiçoal-o, estendel-o, tornal-o praticavel a todos, conhecido, popular. O meu programma, si é um programma, é esse; e não so meu como de um grande partido nacional que, descrente das palavras com que tem-se entretido o povo, estragado tantas reputações e desaproveitado muitas occasiões, pretende, não transpôr a balisa das leis fundamentaes, não quebrar os laços de unidade do imperio, não revolver o paiz, mas imprimir-lhe movimento por meio de reformas administrativas, economicas, práticas, das quaes, e da attitude do parlamento, depende o futuro do Brazil.

« ..... Ha, é certo, uma tradição de desanimo em nossa mocidade, cujas decepções cont-seam por centenas e cujas desventuras celebram-se aos milhares. E' uma realidade cruel, mas quero acreditar que o povo brasileiro se está elevando a um nivel superior de illustração e abastança, e que com isso tem-se disinvolvido proporcionalmente a necessidade de ler, o habito da reflexão, o instincto do progresso, a justiça ao merito, a gratidão aos serviços prestados. O desanimo vai sendo alguma cousa anachronico. Limitemos, não as nossas justas ambições e incentivos para o trabalho, mas a nossa impaciencia tão ardente sempre como é de ordinario instantaneo o nosso desfallecimento. »

A MEU PAI,

o Sr. Dr. José Tavares Bastos,

ex-deputado á Assembléa Geral,

E JUIZ DE DIREITO.

PREFACIO.

Este volume é um esboço. Comprehende estudos ligeiros de varias questões do momento. Não aspira á dignidade de livro, mas sustenta-o uma idea geral, eixo que o atravessa, seu ponto de apoio: a liberdade do trabalho, isto é, a simplicidade, a commodidade, a independencia, a abastança individual, a fortuna publica, a verdadeira grandeza.

Discutir essa idea generosa por qualquer de suas faces, estender aos olhos do paiz uma siquer das figuras do problema social, é tanto mais util quanto menos abundam entre nós trabalhos desse genero.

Isto justifica a ousadia do autor e explica a circumstancia, que o desvaneceu muito, de haver-se exhaurido a primeira edição de parte destes artigos, publicada em maio ultimo *.

---

* Para esse resultado tão lisongeiro, concorreram sobretudo, o inestimavel auxilio e os esforços generosos do distincto commerciante, o Sr. Alexandre Wagner, cujo nome tem o autor o grato dever de consignar ainda uma vez.

Elle agradece muito cordialmente a benevolencia com que as illustres redacções do *Diario do Rio*, da *Actualidade* e do *Jornal do Amazonas*, especialmente, se dignaram acolher as CARTAS DO SOLITARIO.

E pede licença para repetir, neste logar, com todo o respeito, sua homenagem do mais profundo reconhecimento a S. Ex. o Sr. Muniz Barreto, cujas animações o estimularam sempre, assim como a S. Ex. o Sr. F. Octaviano, a cuja direcção e amizade não é o autor aquelle que deve menos.

Tirante o estudo acerca do commercio de cabotagem, assumpto nenhum foi tratado com o disinvolvimento indispensavel. Artigos para a imprensa diaria não podiam ter outro merito mais que a clareza do enunciado e a saliencia do argumento. E' o que attenúa as lacunas e poderá desculpar a brevidade de cada esboço.

Entretanto, por fortalecer uma doctrina ainda nascente, todo o esforço é proveitoso. Do grão de arêa fazem seculos o monte. Uma voz solitaria precederá á escola.

E ha, com effeito, para os povos que começam, para os habitantes dos novos continentes, uma grande escola que erigir, uma apocalypse que annunciar, uma revolução que emprehender: a repulsa dos prejuizos hereditarios.

— Cortar a tradição? aniquilar a historia? subtrahir ao futuro os seus antepassados, o presente e o preterito?

— Não. Mas, desarrigar a rotina, parasita do movimento; substituir á immobilidade do prejuizo de raça o incitamento humano do progresso indefinido; apagar o fogo esteril dos odios de classes e dos odios de povos, e levantar, do meio das nações, o luzeiro esplendido dos principios fecundos.

E os seculos não passaram de balde pela fronte de nossos avós.

A miseria moral, como a pobreza material, não a comprámos com a independencia: herdamol-as. Colonia alguma recebeu de um povo europeu mais rico legado. Seja embora!

As heranças veneram-se. Nós veneramos os nossos prejuizos. Nossa miseria historica é a nossa riqueza.

O passado installou-se no presente, acompanha-o, excede-o, esconde-o, cobre-o, elle, uma sombra!

O passado é a idea innata dos governos e o criterio da população. Aquelle não ousa feril-o de frente. Esta affere tudo pela medida das maximas consagradas.

Assim: pedi que o governo seja so governo, que distribua a justiça, mantenha a ordem, puna o crime, arrecade o imposto, represente o paiz; mas que não transponha a méta natural, mas que não se substitua á sociedade. E' impossivel, respondem. O governo, como no tempo do rei, deve presidir o povo, dirigir o povo, educar o povo, ensinar tudo ao povo, seu pupillo; isto é, percorrer a escala de todas as oppressões sociaes. E, com effeito, o governo paternal colonisa o paiz, lavra a terra, exerce o commercio, ampara a moral, sustenta a religião, regula tudo, submette tudo.

Assim: dizei ao povo que a lei so deve reprimir e não prevenir, ou que a liberdade ampla de commercio é a mais poderosa alavanca do mundo social. Ao contrario, respondem. A prudencia exige que certas profissões dependam da autoridade, e o patriotismo consiste em proteger o trabalho nacional contra a concurrencia estrangeira.

D'ahi, deste accordo invisivel, mas innegavel, entre governo e povo, outra serie de phenomenos. Os nervos do corpo social afrou-

xam; a atonia é a molestia endemica do paiz; o individuo torna-se impotente; o geral substitue o particular; a fraqueza de baixo anima a oppressão do alto; as correntes sociaes descem de uma fonte unica, da cabeça, do poder; o governo não é o centro, é a circumferencia; não representa, administra o paiz. O funccionalismo, a exageração dos impostos, a improficuidade das despezas, a immoralidade politica, o desanimo, os estremecimentos vagos, as aspirações impacientes, as reformas successivas, eis a descendencia legitima do regimen dos abusos hereditarios.

Confiai agora nos destinos de uma sociedade constituida sobre bases taes!

Um dia, n'um dia terrivel e obscuro, o vento da adversidade soprará. O prejuizo, dizem, fez a ventura da paz. Invoquemos, pois, os seus preceitos para conjurar as inquietações do presente. E, portanto, em vez da liberdade que solicitaveis, ahi tendes, v. g., a lei bancaria, isto é, o monopolio do credito, absurdo commercial; a legislação de 1860, isto é, a tutella organisada de todas as industrias, absurdo social. Leis de repressão para movimentos de liberdade, isto é, um duplo crime contra o codigo fundamental e contra o futuro deste misero paiz!

Os homens do passado, os velhos, os sabios, os estadistas, os donatarios da terra, chamam a isto imitar o exemplo das grandes nações.

Parecem ter saudades do napoleonismo politico, e é certo que o adoram sob a figura do despotismo administrativo.

Não, nós, os filhos da grande revolução moral do seculo XIX, assentamos as tendas de viagem sobre a montanha que domina a planicie estreita occupada pelos prejuizos. Para nós, so ha uma politica possivel, um dever, um culto: melhorar a sorte do povo. Mas como? Observando a lei da natureza, isto é, fecundando as fontes vivas do trabalho, instrumento divino do progresso humano; isto é, restituindo á industria a sua liberdade, a liberdade, sim! porque ella quer dizer a concurrencia universal, a multiplicidade das transacções, a barateza dos serviços, a facilidade dos transportes, a commodidade da vida. Fazemos hoje da baixa dos impostos, do limite nas despezas, do commercio livre, da navegação disimpedida, a questão de vida e morte que já foram outr'ora o processo publico, o julgamento pelo jury, o direito electivo, as liberdades politicas.

Tudo se prende nessa longa serie de ideas. Sua fórmula geral, a liberdade. Seu resultado final, o bem do povo. Allumiamos as escabrosidades dos nossos destinos com os esplendores do evangelho.

Póde-se ter fé nestas fileiras em que combatemos. Os nossos rostos juvenis incontram-se, advinham-se, animam-se. Um centro poderoso attrahe-nos. A impetuosidade do sentimento arrebata-nos. Corremos para a lucta, para o abysmo, sorrindo. Imaginamos, a dous passos, a victoria e o louro e o regosijo. Fantasias, embora!

E' certo, comtudo, que os combatentes multiplicam-se, e brotam da terra como os gigantes da lenda.

Não falta a ninguem a sua tarefa. A escola é nova, os encargos innumeros.

A liça acha-se aberta. O prejuizo está sitiado. Assignou-se um armisticio; mas applicai a mão á terra: sente-se estremecer nas vesperas da grande batalha...

Batalha das ideas: porquanto, não se trata aqui de um partido politico, digamol-o terminando; serve-se mais a uma escola economica. Entretanto, é ao programma do partido verdadeiramente nacional que filiam-se as ideas destes escriptos. Mas, para favorecer a propaganda, evitou-se cuidadosamente a polemica, assim como, para que o publico julgasse a doctrina sem prevenções associadas a nomes proprios, servira-se o auctor de um pseudonymo na primeira publicação.

Enxergue-se ou não a sombra de um partido nas paginas do escriptor, não ha duvidar de sua sinceridade. Diz o que pensa. E' o seu direito. Procurou fazel-o sem reservas, porque trata-se do povo; com seriedade, por bem do assumpto e em respeito áquelle a quem dedica este volume, homenagem da gratidão do que lhe deve tudo, desde o amor de seu paiz até o culto ás grandes verdades.

Julho, 27.

T. B.

CARTAS DO SOLITARIO.

PRIMEIRA SÉRIE.

CARTA I.

Meu caro senhor.—Os echos da Thebaida * aonde vim acolher-me das injustiças dos homens da cidade e procurar descanço para os meus dias agitados, os echos destas montanhas acabam de repetir nas suas vozes sonoras as phrases eloquentes com que pintastes a situação politica no dia em que incerrava-se o parlamento.

A tristeza que vos pésa na palavra, a dúvida que a detém vacillante, feriram-me de perto. Como de um sonho desagradavel, eu despertei pensativo: a imagem do futuro, que se annuvia e escurece, surgiu a meus olhos como pezadello em noite mal dormida.

Na força do talento e no vigor da edade, vós pareceis desanimar... Nobre coração, á borda do abysmo, póde o forte desfallecer?

Ah! eu tambem já provei desses amargores do passado e dessas dubias entrevistas do porvir! A' força de excital-o, quebrantaram-me o espirito, e como tornaram a alma insensivel. Mas, hoje que a situação é gravissima, no dizer daquelles mesmesmos sobre quem descança a responsabilidade terrivel dos acontecimentos dos ultimos annos **; hoje que o paiz recla-

---

* Estas cartas, dirigidas ao Sr. redactor do *Correio Mercantil*, eram datadas da Tijuca.

** Allusão aos ultimos discursos, no senado, do Sr. visconde de Itaborahy.

ma o estudo e os conselhos de todos, permitti que eu furte algumas horas de reflexão ao ermo, que levante a minha voz tambem nas preces fervorosas pela salvação do Brazil.

Com uma ironia pungente, fechastes o derradeiro acto da assemblea geral. Consenti, senhor, que eu ouse preparar os arranjos para o espectaculo seguinte. A scena está vazia, ausentes e dispersos os melhores actores. Entretanto, os ensaios, no intervallo, não teriam alguma utilidade e não poderiam inspirar um certo gráu de interesse?

A mesma esterilidade da ultima sessão das camaras aconselha este proceder.

Abrira-se o parlamento, em maio, sob a pressão da maior anciedade publica.

Tinham-se visto tanto despreso dos interesses reaes do paiz e tantas contrariedades á verdadeira opinião, que geralmente aguardava-se o desfecho de uma transição insupportavel já, o começo de uma éra nova em tudo e em tudo energica.

Ainda uma vez mais, porém, o espirito publico teve de conceder dilação aos poderes do estado. Durante as sessões que acabam de passar, a opposição quiz, mas o governo impediu-lhe, discutir as medidas legislativas e administrativas, por que se clama desde muito.

Quando expira o ultimo echo da tribuna, á imprensa cabe continuar a sua tarefa commum de combater os abusos e apontar as reformas.

Aproveitar o tempo do intervallo das sessões legislativas; pôr deante do paiz, estudar, discutir cada um dos problemas da actualidade, é agora o importante dever da imprensa.

E é a missão, senhor, que o patriotismo nos inspira hoje.

Nestas linhas, soltas ao voar do pensamento, sem fórmas acabadas, sem lingoagem polida, vosso espirito elevado não enxergará um plano mysterioso de desacreditar o governo, este ou aquelle go-

verno, este ou aquelle ministerio, esta ou aquella administração. A meu ver, os erros administrativos e economicos que affligem o imperio, não são exclusivamente filhos de tal ou tal individuo que ha subido ao poder, de tal ou tal partido que ha governado : não ; constituem um systema seguido, compacto, invariavel. Elles procedem todos de um principio politico affectado de rachitis, de uma idea geradora e fundamental : a omnipotencia do Estado, e no Estado a machina central, e nesta machina certas e determinadas rodas que imprimem movimento ao grande todo.

E' sobretudo, para estudar este enorme erro tradicional de nossa raça e de nosso paiz ; é para apreciar a confusão que tem produzido, as ruinas de que tem alastrado o chão, o mal que ha feito e o bem que ha impedido ; é principalmente para expôr á censura publica esse verdadeiro Protheu, através de todas as suas faces e em todas as suas manifestações, no apice do centro ou no recanto mais escuso da circumferencia ; é para despertar o povo, convocar a sua attenção e reclamar os seus esforços contra o inimigo commum, que deliberei levantar, das alturas da imprensa, de espaço em espaço, um grito de observação, um signal de reconhecimento, uma voz de combate, um hymno de guerra.

A' sombra da vossa folha, que mais póde neste paiz ornar-se dos premios decretados aos trabalhos em prol da liberdade prática, a bem dos interesses reaes, á sombra protectora do *Correio Mercantil*, a tenue penna de um desconhecido póde, com certa segurança, resvalar ligeira pelo campo do pensamento.

Manifestei-vos, senhor, o meu designio. Si o approvardes, porei mãos á obra. Entretanto, torna a entrar nas sombras de sua obscuridade vosso admirador, o

SOLITARIO.

1861, setembro, 19.

CARTA II.

SYNOPSE:—Exame do processo administrativo.—Duas leis economicas e sua transgressão.—O processo administrativo no centro. O contencioso. O fisco. A commissão de presas. Os contractos com a administração e a esquivança dos concurrentes.—O regimen do papel ou as informações e consultas.—Vicio organico dos brasileiros.—Concentração do serviço e suas consequencias. A protelação.—O processo administrativo na provincia e da provincia para o centro.—Effeito das protelações sobre o disinvolvimento das provincias.—A lei de 22 de Agosto de 1860 e a incorporação de companhias.—Transição.

Senhor.—Quando um governo, ignorante de seus proprios vicios, arrasta o paiz ao abysmo dos desenganos, donde rompe inesperada a lava das revoluções, é preciso que os homens de bem, ainda que sem influencia alguma nos conselhos do Estado, tomem a seu cargo estudar os males do presente, indicar os meios, abrir os caminhos e preparar no espirito do povo o leito para as futuras reformas.

E' a missão que nos propomos, e que desejariamos poder desempenhar com todo o esmero.

D'entre os vicios que affligem o povo e embaraçam o progresso, são os administrativos aquelles que primeiro avultam e tornam-se carecedores de um estudo aprofundado. Elles constituem, porém, uma tão longa série de factos, que não poderiamos jamais contel-os todos no quadro estreito de um artigo. Separal-os-hemos, pois, em cathegorias, e nestas seguiremos com ordem os periodos distinctos.

Qual é a grande lei do trabalho? E' o progresso, isto é, o aperfeiçoamento. Ora, o aperfeiçoamento do trabalho, seja publico, seja privado, se mede pela sua economia, economia de

serviço pessoal que corresponde á economia de tempo, economia de tempo que redunda em economia de dinheiro.

Pois bem: nossa administração parece mover-se por uma lei inversa. Nella, o tempo não é dinheiro; o tempo é remedio. Para ella, o serviço pessoal não é uma condição penosa, é um instrumento indispensavel que se procura estender cada vez mais.

Outra lei do trabalho é a da iniciativa e consequente responsabilidade propria e directa de cada trabalhador. Se cada operario não tivesse presentes ao espirito o lisongeiro espectaculo do bem e o triste aspecto do mal, resultados do seu esforço livre, o operario seria um instrumento cégo e inerte, inferior á propria machina a que imprime movimento.

Pois bem: lei diversa em muitos casos dirige o serviço do Estado. Poucos funccionarios gozam de uma iniciativa propria; e sobre a mór parte não pesa a responsabilidade inherente.

Nas fórmas absolutas, com que as tenho exprimido, essas proposições, parecerão exageradas ou inexactas. O exame, porém, de nosso processo administrativo fará conhecer sua inteira verdade.

Estudemos successivamente o jogo do serviço publico no centro, na provincia, e nas relações da provincia com o centro. Em toda a parte assignalam-se os mesmos effeitos; em toda a parte dá-se a conhecer a mesma causa.

Activa ou consultiva, graciosa ou contenciosa, a nossa administração é sempre essa machina pesada que, si alguma cousa util vem a produzir, é so depois de haver atropellado e esmagado, no seu andar somnolento, muitos interesses individuaes e geraes.

Antes de tudo, eu não exagero affirmando que luta não existe mais desegual, como demonstrou-o o Sr. Dupin, do que aquella que se estabelece entre o Estado e o particular no terreno do contencioso administrativo, invenção franceza que outro escriptor, o Sr. A. Herculano, não duvidou qualificar de monstruosa.

Desde que, por uma desclassificação que offende os principios de direito e o espirito da lei fundamental, um simples regulamento creou uma justiça administrativa, essa jurisdicção de nova especie, elle devêra fixar formulas detalhadas que garantissem de certo modo o direito dos particulares reclamantes. Seria esta a consequencia rigorosa, mas que levaria o regulamento a exceder, ainda uma vez, dos limites do decreto legislativo a que refere-se, e cujo pensamento podia sim expôr, não estender.

Seja, porém, em virtude da desegualdade que ácima indicámos, seja pelo vagaroso e complicado dessas formalidades, puramente judiciarias, consagradas no capitulo 3° do regulamento n. 124 de 5 de fevereiro de 1842, o certo é que os pleitos contencioso-administrativos não teem-se multiplicado depois daquella data. Em grande parte, a certeza de inutil perda de tempo desanima os particulares offendidos no seu direito. Essa perda é tanto maior, quanto póde o processo começar na provincia remota, e, partindo das baixas regiões de uma camara municipal, subindo penosa e gradualmente de esphera em esphera, vir tocar ao setimo céo do conselho de estado, onde, demais disso, depois da longa peregrinação, o homem do povo sómente penetra com os pés descalços, a cabeça pendente, e sob o patrocinio dos advogados de privilegio!

Póde-se dizer que o contencioso administrativo só respira em realidade nos dominios do thesouro. Os feitos da fazenda teem uma justiça de primeira instancia e recursos, como sabeis: todas as contestações com os particulares se processam e decidem nas estações fiscaes, com appellação para o tribunal do thesouro, e ainda para o conselho de estado, como no caso couber, segundo a reforma de 29 de janeiro de 1859.

Mas, poderei em vão recordar aos contribuintes que a sua posição de reclamante, no thesouro e nas suas filiaes, é ainda mais desegual? A avareza do fisco e a sua sem-ceremonia, atro-

pellando até os proprios regulamentos, quando trata de receber, correspondem perfeitamente á sua insupportavel lentidão quando trata de pagar.

A theoria dos exercicios findos (em que chaga vou eu tocar!) já constitue um annexim popular *. Tyrannia na cobrança dos impostos, chicana na liquidação das proprias dividas, o thesouro, como o judeu de Shakspeare, assenta o seu modo de vida em duas maximas egualmente repugnantes.

A epidemia reinante no thesouro tem-se communicado a outras regiões. Nos ministerios da guerra e marinha, o mal é antigo e cresce todos os dias. Para não fatigar-vos, citar-vos-hei da marinha um exemplo curioso. Em virtude da lei de 16 de agosto de 1855, creou-se uma commissão de tres membros para proceder á verificação, calculo dos valores e indemnisação das presas das guerras da independencia e do Rio da Prata. Os trabalhos, que foram logo encetados, devem ainda continuar por algum tempo, segundo o relatorio do Sr. ministro, onde lê-se que a commissão julgou definitivamente 292 reclamações, correspondentes, em cinco annos e meio, a cerca de 49 1|2 por anno, ou a 16 1|2 por cada membro no mesmo periodo.

Não esqueçamos uma cousa mais importante ainda, a saber, a maneira por que executam-se os contratos celebrados com a administração. Geralmente, os bons commerciantes evitam contratar com o governo, que, assim, vê-se restricto a acceitar as propostas de pessoas pouco idoneas. A que deve-se imputar isso? Por um lado, sem duvida, á circumstancia de não haver todo o escrupulo nas preferencias depois da concurrencia; por outro, sobretudo, ás delongas no recebimento e arrecadação dos generos fornecidos, no

* Isto se escrevia antes do decreto de 26 de fevereiro ultimo, que parece todavia não ter vencido a rotina do fisco.

processo de exames e no dos pagamentos estipulados. O pagamento é um verdadeiro supplicio para o contratante. Desde o processo de entrada do objecto na estação respectiva até o recebimento do dinheiro no thesouro, ha tantas evoluções, tanta formalidade, tanta demora, que o negociante soffre, queixa-se e arrepende-se do seu contrato, que protesta ser o ultimo.

Nas repartições da marinha e guerra, é que ouvem-se mais repetidas reclamações. Ha, em cada um desses ministerios, contadorias, estações fiscaes, que, por amor, dizem, dos interesses da fazenda, instituem exames e fazem processos que teem de ser repetidos depois no thesouro. E' tão arraigada, porém, a rotina que esta circumstancia, em vez de facilitar o expediente dos negocios, complica-o e demora-o mais em cada uma das instancias. Não é, por exemplo, a satisfação de multas, legitimamente impostas, que póde affligir os contratantes honestos; são as formalidades, as dependencias, as questões minuciosas que levantam-se, a proposito de uma pequena multa, embaraçando ás vezes pagamentos avultados.

O mal aggrava-se ainda com a interposição de informações, pareceres e consultas de diversas auctoridades. E' este um systema antigo e de curiosissimo estudo. Em regra, documento algum sóbe a despacho que não tenha sido informado *ab initio;* e como, por outro lado, as menores questões são affectas ao ministro e algumas dependem até de deliberação tomada em conselho, resulta que o documento primordial, quando chega áquellas alturas, é esmagado debaixo do peso de multiplicadas e fastidiosas informações. Obscurecem-se assim, não esclarecem-se as questões, perdem as partes o tempo, e o expediente absorve por si so a actividade do ministro mais trabalhador.

O vicio organico dos homens neste paiz, vós o sabeis, é a ausencia de autonomia. O brasileiro não sente-se indepen-

dente e livre, não dispõe-se a vagar nos mares da vida contando só com a sina da sua estrella e os ventos da sua fortuna, não resolve caminhar senão apoiado n'algum braço protector. Nos desertos da existencia, não vai elle mesmo plantar a arvore que o deva abrigar: alonga os olhos e procura logo arvore copada, á cuja sombra estenda a sua barraca de viagem.

Esta fraqueza de animo, que é o nosso caracteristico, explica bem a maneira por que de ordinario procedem as auctoridades do paiz.

Apezar de recommendações e avisos recentes do governo, o juiz de direito, v. g., não resolve por si uma especie qualquer, que se lhe offereça sob o aspecto de certa gravidade ou novidade. Consulta ao presidente, o presidente ao ministro, o ministro á secretaria, e da secretaria aos consultores, e dos consultores ao conselho de estado... O ministro, em regra, conhece de tudo, mas não resolve nada sem ser apoiado em tantas e tantas informações. Como a judiciaria, procede a auctoridade militar, a ecclesiastica, a administrativa. Assim, uma concentração, que não estava nem podia estar no pensamento da lei, torna-se a realidade insupportavel dos nossos dias.

A esse receio infantil de cada um pensar e resolver por si mesmo quanto comprehende-se nas suas faculdades, ajunta-se outro mal ainda mais grave, que gerou aquelle e o tem alimentado, talvez.

Apontei a circumstancia de ser o ministro arbitro de todas e ainda das menores questões.

E' um facto das mais graves consequencias.

Todos aquelles que trataram com a administração devem ter conhecido que nisso está a explicação de muitas demoras, da fraqueza das autoridades inferiores que nada fazem por si, dos embaraços á marcha do serviço e imperfeição de seus resultados. Este systema deploravel, transmittido das secretarias do

governo patriarchal de Lisboa, constitue a enfermidade mais profunda do processo administrativo.

Com effeito, emquanto gasta-se o tempo inutilmente através das informações e das consultas, augmenta-se a necessidade do pessoal nas repartições afim de satisfazer ás exigencias de um serviço de proposito complicado. Emquanto este systema enfraquece ou annulla a iniciativa dos funccionarios e das estações subalternos, fortalece o ministro de fórma que exige uma actividade excedente da medida ordinaria.

Não se diga que improviso ou exagero: são constantes os exemplos do que affirmo.

Não pretendo disinvolver agora as considerações que tão importante assumpto desperta. Desejo completar o quadro do processo administrativo, certo de que voltarei a esse ponto para indicar o meio, que se me afigura praticavel, de realisar no centro uma reforma fertil de resultados praticos.

O que dice do centro, posso affirmar das provincias: o mesmo espirito de rotina e a mesma lenta marcha do serviço. Si, nas provincias menores, póde um presidente levar por diante, com esforço, os trabalhos administrativos de toda ella, não assim acontece nas grandes, onde, tambem o pessoal das repartições publicas é pessimo. O presidente na provincia é a imagem viva do ministro na côrte: a mesma pretenção a uma actividade impossivel, a mesma absorpção, a mesma concentração, a mesma perda de tempo, a mesma protelação dos negocios.

As relações entre os dous pontos extremos, o centro e a provincia, offerecem exemplos significativos do modo por que opera-se em ambos a marcha administrativa. Aos embaraços naturaes de uma população disseminada por um extenso territorio, accrescem as delongas e a falta de resolução propria das diversas autoridades, ou o systema de consultas ao superior immediato, em que acima tocámos, e, finalmente, a dependencia directa em

que tudo está do centro, onde se estudam, examinam-se e decidem-se questões que respeitam exclusivamente aos interesses locaes.

Aqui, tambem, eu não exagero; formulo uma accusação que provarei facilmente, lançando os olhos nas proprias publicações do governo. Para não ir mais longe, tomo ao acaso dous avisos, que a folha official publicou nos seus numeros de 13 e 9 do corrente. E' o primeiro da secretaria do imperio á presidencia do Maranhão, e versa a respeito de uma questão puramente fiscal, que podia morrer na respectiva thesouraria, ácerca dos vencimentos de um conego. Datada de 20 de setembro de 1860, a consulta da presidencia so a 10 do corrente veio a ser resolvida: a saber, quasi um anno depois. E' o segundo aviso do ministerio da justiça á presidencia de S. Paulo. Tem por objecto uma representação da camara municipal de Santa-Isabel sobre a remessa para Jacarehy de autos e papeis daquelle termo, que se desannexára do de Mogy das Cruzes. O officio da presidencia é de 14 de novembro de 1859, e a decisão de 31 de agosto ultimo; isto é, um anno e oito mezes e meio depois. Note-se que, ácerca de tão importante assumpto, julgou-se indispensavel ouvir o conselheiro procurador da corôa.

Si as protelações de que fallo dissessem respeito so a negocios sem grande alcance, como os dos avisos supraditos, ainda poder-se-iam tolerar. Muito infelizmente, porém, ellas affectam a interesses graves, comprimem as fontes do trabalho, exercem uma acção esterilisadora sobre o disinvolvimento moral e material das provincias do imperio.

Depois, sobretudo, que a lei de 22 de agosto de 1860, concebida sob as mais tristes inspirações, veio jungir a industria, naturalmente livre, ao carro pesado de um governo impotente, a centralisação tornou-se verdadeiro equuleo do espirito de empreza. A não ser das poucas exceptuadas, a companhia ou sociedade, que

se organise para exercer uma industria licita na mais longinqua provincia, deve implorar ao governo na côrte *licença e approvação* dos estatutos. Sobre uma e outra cousa, porém, interpõe o conselho de estado o seu parecer. A's vezes o conselho indica alteração na proposta, e os papeis tornam á provincia pelos mesmos canaes. Por isso, em regra, o processo da approvação consome um anno.

E' assim que uma companhia de navegação a vapor, não sei se do Parnahyba, no Piauhy, está a ponto de dissolver-se, visto solicitar, em balde, á mais de dous annos, o seu decreto de incorporação. Acha-se no mesmo caso outra empreza de navegação interna a vapor nas Alagôas.

Não estou fantasiando monstros para ter o gosto de terrorisar os outros. Recordai-vos certamente de que teem-se produzido na imprensa e na tribuna considerações identicas; e sabeis que, sobre a reforma administrativa, o illustre deputado Sr. Saraiva formulou um projecto, que o ministro do imperio em 1860 fundiu no que offereceu ás camaras.

O mal, pois, existe realmente; e eu não o exagero quando procuro mostrar que as leis economicas mais rudimentaes são completamente transgredidas: em vez de brevidade, disperdicio de tempo, demora e embaraços no jogo do expediente; em vez do pessoal indispensavel, um grande pessoal e muitas estações. O que produz maior despeza para o estado e prejuizo duplo para os particulares.

Mas, a causa geradora ninguem a ignora, reside inteira na infracção de outra lei de todo o serviço, a iniciativa e responsabilidade propria de cada trabalhador. Esse erro antigo, que deu nascimento á centralisação que lamentamos, é o que um escriptor conservador assignalava, ainda á pouco, nestas palavras:

« Il faut que l'État se dégage enfin des formes de centralisa-

« tion mécanique et bureaucratique, si oppressives pour la li-
« berté, et qu'il devienne un veritable organisme, dans lequel
« tous les organes aient une sphère d'action propre, jouissent
« d'une autonomie relative, concourent à entretenir la vie géné-
« rale, même l'action centrale par la spontanéité de leurs mou-
« vements. »

Chegado a este ponto, consenti, senhor, que, abusando embora da vossa paciencia, procure arcar do fundo do meu ermo com o demonio da centralisação.

Será este o objecto principal de outra carta.

SOLITARIO.

Setembro, 25.

CARTA III.

SYNOPSE :— A centralisação. Não é filha da revolução de 89.—O absolutismo.— Inglaterra. Os Girondinos. A escola de J. B. Say. A Italia contemporanea.— Tres phases do regimen centralisador e preventivo. Suas consequencias. A revolução de 48. — Restricções á industria. Maxima de Bentham. A lei de 22 de agosto de 1860. O estado e a industria. O decreto de 19 de dezembro do mesmo anno. Caminho aberto ao despotismo.—O exercicio de certas profissões. Monopolios do Estado.—O lado puramente administrativo da questão. A centralisação no proprio centro. A nova secretaria de estado. As repartições subalternas. Causas da lethargia. O medo e as restricções dos regulamentos. Exemplos: O thesouro. Os arsenaes. As contadorias e escolas de marinha e guerra. A junta central de hygiene publica. As secretarias de estado e os proprios ministros. Parallelo.

Meu caro senhor.— Disinvolvendo a critica do processo administrativo, eu não poderia fugir de tratar da centralisação, em que tanto se falla, e cujo sentido, aliás, não se procura precisar. E', talvez, do vago em que tem-se collocado tão importante assumpto, que os adeptos da escola preventiva tiram argumento para negar a realidade do mal traduzido por aquella palavra.

Dice um ministro, na camara dos deputados, que a centralisação, de que um illustre orador se queixára, é doença imaginaria, e que ella descende immediatamente da revolução franceza de 1789. E' um erro historico e uma apreciação injusta para os que professam principios liberaes.

Vós sabeis, meu caro amigo, que se póde bem fazer o elogio do systema preventivo ou restrictivo, o systema centralisador, mas nunca desconhecer que elle tenha, em França e na Europa, uma origem mais remota do que a revolução. Basta recordar a atrevida hyperbole de Luiz XIV: *L'État c'est moi*, para se ver

que o regimen que nos propomos examinar tem uma ascendencia muito elevada, e é de progenie real, não popular.

A historia o mostra. Na idade média, no seculo XII principalmente, achava-se o poder espedaçado por toda a superficie do paiz, como o diz Coquelin. O senhor, o duque, o conde, eram outros tantos pequenos reis em torno do rei de Paris, como, por muito tempo depois, os eleitores, os archiduques, etc., em derredor do imperador da Allemanha. O esforço da liberdade nascente, concentrado nas communas, cresceu e provocou uma luta renhida com os senhores, que encheu todo o resto da edade média. Foi a realeza o *tertius gaudet*, em França, como em todos os povos da raça latina. Inglaterra, porém, si algum tempo viu-se opprimida, foi isso transitorio. Em França, Luiz XI é o predecessor terrivel de Luiz XIV. O primeiro destocou o terreno, que o segundo devia aproveitar e lavrar. Mas a dominação real não podia-se completar de chofre: ficaram ainda de pé certas instituições locaes, certos usos e costumes das communas, e, sobretudo, os privilegios das corporações de artes e officios, que a monarchia procurou reforçar, no intuito de proteger o trabalho nacional. E' innegavel, entretanto, que os seculos XVII e XVIII são a edade de ouro do absolutismo, do czarismo, do systema preventivo, do regimen centralisador.

O que fez, porém, a revolução de 89? Extinguiu os restos do antigo regimen, os parlamentos, as corporações; e os substituiu, não pela verdadeira liberdade, é certo, mas por uma unidade mais forte ainda. O imperio completou a obra secular. A revolução, porém, como Bonaparte, aproveitava-se do regimen existente, que protegia a obra destruidora da primeira e os planos ambiciosos do segundo.

Não desprezeis por inutil esta digressão historica: ella serve para defender as legitimas doctrinas liberaes do stigma que lançou-lhes o ministro. Com effeito, nada mais opposto á liberdade,

que não é sinão o *self-government* para cada individuo, cada familia, cada communa e cada provincia, do que essa supremacia intoleravel do poder central. O povo que comprehende a verdadeira liberdade, aspira necessariamente a gozar da descentralisação mais lata. E' assim que o respeito religioso do direito constituido, e, para Gervinus, o espirito livre da reforma de Luthero, fortificaram os filhos orgulhosos de Inglaterra contra a centralisação: mesmo nos dias de seus maiores triumphos, a monarchia não pôde esmagar ali a autonomia da cidade e a independencia do condado.

No seio da propria convenção franceza, os girondinos, em geral representantes do meio-dia, e a parte mais sympathica e sensata da terrivel assemblea, tendiam para uma profunda descentralisação, e até para a fórma federativa. Si, modernamente, em França viamos uma escola republicana á antiga, tendo á frente Cormenin, cantar hymnos á centralisação que fôra o maior baluarte do primeiro imperador e a companheira de sua gloria, outra escola, porém, menos bellicosa e mais cheia de vistas profundas, a escola que Say disinvolveu e continuaram Dunoyer, Bastiat e Chevalier, combate esse erro deploravel no seu perigo politico, na sua tyrannia administrativa, na sua impotencia industrial.

Como a Tocqueville, que estudou o assumpto em todo o seu complexo, o fecundo exemplo dos Estados-Unidos e da Inglaterra recentemente apaixonou o espirito e inflammou o nobre patriotismo de conservadores, quaes Montalembert e Guizot, como acontecêra outr'ora a Montesquieu, a Mirabeau e a Berryer, depois.

O exemplo contemporaneo da Italia regenerada é tambem muito importante. Poderosa unidade politica e respeito ás liberdades das provincias, consagrados no projecto das divisões regionaes do Sr. Minghetti, tal parece ter sido o pensamento dominante do conde de Cavour.

Em nosso paiz mesmo, não foi a descentralisação bandeira dos liberaes de 31, assim como é a gloria da reforma promulgada em 34?

Nem podem os verdadeiros liberaes (porque os ha tambem falsos, a Cormenin), sustentar a centralisação. Ninguem pretende certamente repudiar a centralisação governamental ou politica, segundo a differença introduzida pelo autor da *Democracia na America*. Mas é impossivel não combater a centralisação administrativa. Ella, com effeito, comprehende assumpto mais vasto, do que geralmente costuma-se ligar á palavra.

Ha, em primeiro lugar, o regimen protector, regulamentador e preventivo; isto é, a intervenção do estado em todas as espheras da actividade social, desde a industria até á religião, desde as artes até ás sciencias.

Ha, depois, a absorpção dos interesses da circumferencia no centro, a accumulação de negocios diversos em um ponto unico.

Ha, finalmente, no mesmo centro, outros menores que não gozam de vida propria, que dependem inteiramente de um ponto de apoio mais alto.

A historia já consignou as consequencias de similhante systema n'uma pagina bem afflictiva para os corações fieis á causa da liberdade: eu quero fallar do movimento de 1848. Fortissimo o poder central, viu-se em França a corruptora preeminencia do executivo sobre o mundo politico e social. O rei, por sua vez tambem, depois dos ministros, tornou-se o alvo de todos os desgostos, como tinha sido a aurora de todas as esperanças. Nasceu e imperou a idea socialista.

Não foi por este caminho, senhor, de illusões e decepções, que a França veio ter á revolução de fevereiro, á anarchia de junho e ao despotismo de 2 de dezembro?

E aquillo que ensanguentou a França, poderá preservar as outras nações?

Além desta superabundancia de força, que determina a apoplexia no centro, Tocqueville assignalou a paralysia na circumferencia. Dahi nasce directamente o intorpecimento geral dos espiritos nas provincias e a sua falta de iniciativa. Na phrase daquelle escriptor, torna-se a nação um rebanho de animaes timidos e industriosos, cujo pastor é o governo. E' então que, segundo Coquelin, nota-se o egual renome de impotencia, com que são perseguidos todos os homens que succedem-se no poder, impotencia resultante da multidão de negocios e das rodas pesadas de um pessoal rotineiro.

Desçamos da theoria á applicação, das generalidades ao estudo do nosso direito constituido.

Tendes, talvez, ouvido recusar em theoria a centralisação, como systema de governo, alguns homens illustrados, que negam, porém, a existencia della entre nós. Será isto verdade? e as palavras que escrevi meras declamações? E' o que desejo examinar.

Espero mostrar que affligem-nos muitos dos vicios inherentes á centralisação, sem os beneficios accidentaes que em outros paizes produz, e particularmente em França, graças á facilidade de communicações, á pouca extensão de territorio, á pericia e disinvolvimento do pessoal. Por outro lado, confesso que esses vicios não formam uma serie tão compacta, nem são tão graves e tão geraes, como na mesma França. Confesso tambem que elles são de algum modo compensados, entre nós, pela descentralisação consagrada na letra da lei fundamental e da reforma de 1834.

Feitas estas reservas, direi que contamos muitos exemplos da tutela do estado sobre as industrias, primeira face do regimen centralisador. Vou apontar alguns, que frisem minha doctrina, desde a simples tutela por meio das prevenções regulamentares até ao proteccionismo, até á restricção e até ao monopolio. As observações que vou consignar, não são minhas exclusivamente; na

camara dos deputados um distincto orador, o Sr. José Bonifacio, fez no mesmo sentido a critica do systema.

Com o bom senso que caracterisa os seus escriptos, Jeremias Bentham dice: *A supplica da industria ao governo é tão modesta como a de Diogenes a Alexandre: « Tira-te do meu sol »*. Pois bem: a maxima do philosopho inglez fez o seu gyro, e hoje constitue a base da economia politica.

Mas, quando por toda a parte a sciencia repelle as invasões do estado na republica da industria; quando parece que a propria França vai abandonar o absolutismo pela independencia, a prevenção pela punição, a policia pela liberdade, no Brasil promulga-se uma lei terrivel, a lei mais attentatoria das liberdades publicas, desde que neste paiz começou a obra sorrateira da ruina constitucional.

O acto de 22 de agosto de 1860 seria um crime si não fosse uma lei. Em virtude delle, o estado diz aos mercadores, aos capitalistas, aos banqueiros: O commercio sou eu!—Ao direito de associação: Eu vos modero e vos dirijo, e posso embaraçar-vos!— A todas as industrias: Ninguem mais sabio e mais prudente do que eu; segui-me! meu dedo soberano apontar-vos-ha o caminho.

Assim como na litteratura vemos todo o dia seccar a seiva e murchar o viço de bellos talentos na estufa da contemporanea poesia franceza, desde as excentricidades semsabores dos Alphonse-Karr até ás excitações ficticias da escola realista, assim na tribuna e no governo cada orador e cada ministro vai solicitar aos repertorios francezes decretos e ordenanças que ali mesmo já se desprezam.

O artigo 2° da lei de 22 de agosto dava ao governo muito pretexto para fazer do decreto n. 2.711, de 19 de dezembro seguinte, uma vasta rede de prevenções contra as sociedades anonymas, assim mercantis como civis (art. 2°, pr. da lei), assim religiosas como profanas, assim litterarias como politicas (arts. 27, 33 e outros do

decreto citado). E, para que não reste duvida alguma acerca dos poderes de que investiram o já poderosissimo estado, o decreto repete com a lei que a elle pertence, primeiro que tudo, decidir si o objecto ou fim da companhia ou sociedade anonyma é licito e de utilidade publica. Quando considero nestas usurpações inqualificaveis, que teem as camaras permittido ao poder executivo contra as liberdades expressamente reconhecidas pela constituição, sobe-me o rubor ás faces, meu amigo, e a indignação enche-me o peito. Ahi está o caminho franco ao despotismo... Falta so que se preencha a condição de Danton ; falta so audacia e sempre audacia ! Felizmente, porém, póde-se neste paiz fazer, hoje mesmo ou amanhã, outras leis em contrario, ou illudir a de 22 de agosto por meio do instrumento salvador de recente invenção, um exercicio habil de hermeneutica.

Commettemos tambem a inepcia de fazer das tarifas das alfandegas um ponto de apoio da industria nacional contra o que chamava-se em França a invasão dos productos estrangeiros. Com effeito, além do proteccionismo exercido por meio de emprestimos á empresas particulares feitos por assembléas provinciaes, sobretudo, ou de subvenções a theatros, a conservatorios de musica e dramaticos, etc., ninguem ignora que se cobram exorbitantes direitos de importação em nossas alfandegas. Creados, ao principio, com o intuito de fomentar no paiz o disinvolvimento da industria manufactureira; sustentados tenazmente apezar da manifesta decepção attestada por milhares de factos, esses direitos ainda subsistem hoje como a prova mais clara de nossa imprevidencia. As industrias protegidas desapparecem ou definham, mas as taxas perduram. Este é um assumpto de muita gravidade, e eu sinto não dispôr de espaço para dar-lhe aqui algum disinvolvimento *.

Ainda mais: diversos textos regulam os requisitos para o exerci-

* Appendice I.

cio de algumas profissões, ou as restringem a individuos determinados. Quem ignora que existem verdadeiras patentes para as industrias de pharmaceutico, de cirurgião, de advogado? Dir-se-ha que todos os paizes as conhecem mais ou menos? Entretanto, parece-nos que no Brasil, onde não abunda pessoal habilitado, a restricção é mais penosa do que prudente, quando não é illudida.

O mesmo penso relativamente ao professorato. Este so por si exigiria um volume. Temos o ensino livre? não; porque, no municipio neutro, e, a exemplo delle, na mór parte das provincias, exigem do candidato exames, habilitações, carta ou patente, que so tem-se a condescendencia de dispensar em favor das irmãs de caridade, cujo papel não podia ser outro mais que o de enfermeiras, e todavia acham-se equiparadas ás pessoas de illustração. Demais, a liberdade de ensino só existiria sem a concurrencia poderosa dos estabelecimentos do estado, que, além disso, impõem os programmas officiaes obrigatorios.

Ha, porém, outros exemplos mais significativos da restricção. Quero fallar das vistorias das barcas de vapor mercantes e dos exames de seus machinistas perante commissões dos arsenaes de marinha, exigidos por dous regulamentos do governo (decretos n. 1.324, de 5 de fevereiro de 1854, e n. 2.600, de 2 de junho de 1860). O segundo desses actos modifica em parte o vexame exercido pelo primeiro, segundo o qual devia-se fazer na côrte o exame dos machinistas e a vistoria das barcas de vapor de todo o imperio, que podem agora verificar-se perante as commissões dos outros arsenaes de marinha. Mas pergunto: Exerce ou não o estado uma tutela sobre a propriedade particular determinando que so possam funccionar as barcas por elle autorisadas, e permittindo somente o exercicio da industria de engenheiro de machinas aos individuos que elle habilitar? Acredito que taes disposições não são promulgadas com o pensamento serio de vel-as produzir bom resultado. Aqui mesmo na côrte sabemos que as commissões do ar-

senal teem declarado aptos para navegarem vapores em circumstancias pouco animadoras. E' assim que a restricção fomenta a fraude das companhias, uma vez que os particulares depositam inteira confiança no resultado de um exame instaurado por commissarios do governo.

E' tão vexatoria como a antecedente a exigencia, feita aos pilotos mercantes, de exames especiaes. Importa isto uma verdadeira policia exercida sobre a industria. Quem mais interessado em garantir a conservação do navio? Quem mais empenhado em ter a bordo pilotos habeis? os donos e os seguradores. Logo, para que serve a intervenção do estado? para demorar a sahida das embarcações á falta de pilotos, para crear novos tropeços e obrigar o proprietario a despezas inesperadas.

O estado é empresario da praticagem de algumas barras e rios, onde contribue para as despezas do serviço. E', como empresario egualmente, que elle contrata emigrantes na Europa, por sommas excessivas, transporta-os e distribue por suas fazendas ou estabelecimentos agricolas. Ahi mesmo, e como o faria Cabet, elle sustenta o vadio e o indigente, e adianta ao trabalhador os supprimentos necessarios.

Creio não ter exagerado o quadro da centralisação que existe em nosso paiz, sob o primeiro ponto de vista. Meditai, vos peço, sobre os factos allegados, e concordareis comigo na importancia e na força crescente do mal: *Eundo crescit vires*. Si por esse lado elle não tocou ainda ás proporções mais exageradas, é, pelo menos, grave e promette disinvolver-se sob o influxo dos poderosos patronos que ja o teem alimentado.

Consideremos agora o systema pelo seu lado propriamente administrativo, começando pelo exame do jogo do governo central *.

---

* Vide, no Appendice II, outras considerações no mesmo sentido, e com applicação especial aos serviços do ministerio da marinha.

Os vicios da centralisação no proprio centro foram já fulminados da tribuna, entre outros pelo Sr. deputado Saraiva, no anno de 1859, a proposito da lei que pretendeu salvar o imperio transformando em ministro effectivo o ministro sem pasta da repartição das terras publicas.

E, já que tocamos nisso, dizei-me vós, meu amigo, que tomastes uma parte tão directa no debate da supradita lei, analysastes seus motivos e apreciastes os seus effeitos annunciados com pompa, dizei-me para que fim creou-se o setimo e novo ministerio de agricultura, commercio e obras publicas? A grande razão que o governo punha por diante quando o questionaveis, era esta e sómente esta: —A gerencia de innumeros negocios escapa á attenção de um só ministro, o do imperio; attribuamos, portanto, a um novo governador o estudo de parte desses variados assumptos.—Logo, o que é que lamentava-se? Lamentava-se que o ministro não pudesse conhecer e julgar de tudo, desde o tronco da arvore até os seus mais frageis ramos, desde as raizes até á menor folhinha. E o que é que se desejava? desejava-se que um outro ministro partilhasse das fadigas e completasse os exames minuciosos, que os ministros julgam de sua incumbencia fazer. Assim, meu amigo, ninguem dice melhor do que o Sr. Saraiva, quando mostrava que era preciso antes facultar aos chefes de serviço, sujeitos aos ministros, o conhecimento e solução de negocios que estes não podem nem devem examinar, do que crear tantas pastas novas quantas sejam necessarias afim de que os mesmos ministros, que devem pairar na superficie das aguas, percam o tempo precioso mergulhando inutilmente até o fundo.

Afim de convencer-vos desta verdade, basta volver os olhos para o movimento pesado e a vida ingloria que arrastam as repartições centraes, para as lagôas estagnadas que chamam-se secretarias de estado, e para, finalmente, os atropellos de um gabinete de ministro. Não vou improvisar um romance; tenho pre-

sentes os regulamentos de varias repartições e os debates das camaras.

Antes de tudo, intendamo-nos sobre o sentido de uma palavra: a actividade. Será actividade a de um individuo que, como os presos de certas penitenciarias inglezas, volvesse sem cessar a manivella da machina que nada produz? Será actividade o trabalho esteril e illusorio das Danaides? Não; a actividade é o emprego das faculdades em um fim immediatamente productivo. Ora, as repartições dependentes de cada ministerio movem-se em um circulo vicioso, na generalidade dos casos. Quero dizer que, em vez de deliberarem por si, sob sua responsabilidade, ácerca dos negocios que entram na sua esphera propria de attribuições, affectam ao superior immediato o despacho de muitos desses negocios. Não applico isto ás estações da côrte sómente; ja dice que é geral neste paiz o habito das consultas ao governo a proposito de tudo, assim como recordei que é molestia endemica do Brasil, e da sua ex-metropole, a falta de iniciativa, a ausencia de coragem, a nenhuma convicção da propria independencia e responsabilidade em todos os individuos, sejam meros particulares, sejam funccionarios publicos. E' o cancro do medo que pare a subserviencia, e abre o caminho a Augusto e depois a Tiberio, a Luiz Felippe e depois a Bonaparte....

Mas, restrinjo-me ao assumpto.

A lethargia das repartições, que eu estava assignalando, tem duas causas. A primeira é, sem duvida, o medo que opprime os funccionarios, o receio, que pésa sobre o seu espirito, de molestar os nossos governadores cuja susceptibilidade não permitte contrarial-os, e cujo ciume é tão irritavel que tomariam por injuria o desembaraço que as repartições inferiores revellassem no preparo e julgamento dos negocios por si mesmas. E, por ventura, este acanhamento é hoje maior, desde que pareceu legitimo demittir acintosamente funccionarios que ousam, como deputados ou

jornalistas, aconselhar economias e reformas, ainda que estas se realisem depois.

E, a proposito, em que é que os deveres de funccionario podem constranger a franqueza essencial no deputado, excepto nos casos de confiança immediata? Eu não comprehendo isso sem tolher a liberdade e cercear uma parte do mandato. Demais, será difficil precisar os limites do conflicto que se imagina para justificar a theoria. O arbitrio nas demissões, que certa escola politica julga indispensavel, é, além disso, perigoso e de tristes consequencias: desde que a questão de confiança paira sobre as cadeiras de todos os funccionarios, d'aquelles mesmos que não exercem funcções politicas, o mundo official torna-se o exercito do servilismo, a circumferencia cujo centro é um governo corruptor. Assim em França. Depois, no Brasil, os homens especiaes são, na quasi totalidade, os funccionarios: si elles não teem liberdade para pensar, escrever e fallar dentro e fóra das repartições, como se ha de illustrar o paiz ácerca dos seus mais vitaes interesses, como se ha de operar a lenta elaboração de que é resultado o progresso e a reforma gradual dos serviços publicos? O contrario é transformar o funccionario de um paiz livre no mandarim embrutecido, é pretender perpetuar, atravez dos seculos, todos os usos, todos os estylos, todos os costumes, todas as instituições, como na China. A doctrina, que tem-se proclamado recentemente, não empresta força moral ao poder que a não tenha, e corrompe a atmosphera official. Segundo as maximas dessa escola sombria, transpondo o reposteiro das repartições, o joven deve perder o seu pudor, o brasileiro o seu patriotismo, o homem os seus estimulos. Ali, diz o oraculo infallivel do poder, ali so ha lugar para o servilismo, para a negligencia, para a fraqueza, para a cobardia, ou para o nepotismo. *

A outra causa é tambem importante. Os regulamentos não dei-

* Appendice III.

xam a maior liberdade possivel aos differentes circulos administrativos. Verdade é que, mesmo dentro da esphera limitada que a lei traçou-lhes, os chefes das repartições subalternas poderiam disinvolver-se com efficacia, si não fosse o vicio organico dos nossos homens. Devo confessar, porém, que tem-se visto um ou outro funccionario distincto, uma ou outra repartição brilhar por luz propria, mover-se e girar por esforço immediato. São factos que formam excepções muito apreciaveis certamente, mas não constituem regra. Com effeito, nas leis organicas dos diversos serviços publicos preside sempre o pensamento despotico, preventivo ou centralisador, de não conceder aos inferiores tanto quanto baste para tornal-os independentes do superior, a idea de desconfiança, a pretenção de parte do governo a uma superintendencia absoluta e universal.

Vou apontar exemplos. A' primeira vista parece que é o thesouro uma negação formal de quanto affirmo. Si o consideramos nas suas relações com o ministro ou com o tribunal, é isso até certo ponto exacto, visto como as respectivas directorias gozam de certa liberdade. O mesmo, porém, não se dá no que toca aos pequenos circulos, estações ou secções, que compõem o todo de uma directoria, e particularmente quanto ás relações das thesourarias de provincia com o thesouro central.

Os factos mais graves, porém, são os que se conhecem relativamente a certos estabelecimentos que não podem funccionar com vantagem sem a mais plena autonomia. Eu quero fallar dos arsenaes. O lugar de director do arsenal é ordinariamente exercido por distinctos officiaes generaes, que teem junto a si adjudantes e directores, pessoas profissionaes. Pois bem : em primeiro lugar, não trata-se da acquisição de material e da natureza das obras sem prévia autorisação dos ministros. Essa autorisação suppõe um processo complicado desde o pedido das officinas até o despacho final, até as formalidades da concurrencia, compra e entrada dos generos. Accresce que, no ministerio da marinha, sobre serem feitas as compras por

commissões ou conselhos especiaes, os generos são recebidos nos almoxarifados de uma repartição distincta, a intendencia, e depois fornecidos ao arsenal. Ajunte-se que nada é mais difficil do que as communicações entre os diversos pontos de um arsenal, graças ao habito inveterado das informações, ao complicado das formalidades e á exageração da correspondencia. Entretanto, é justamente nelles que as protellações traduzem-se em perda sensivel de tempo, suspensão do serviço, vencimentos de operarios sem trabalho, elevação do custo das obras, etc., etc.

Eguaes observações applicam-se ás contadorias especiaes dos ministerios da guerra e marinha, que, demais, já são uma superfluidade, existindo o machinismo enorme do thesouro nacional, aonde vão ter, vão resolver-se ou rever-se os trabalhos d'aquellas. Minhas conclusões tornam-se frisantes com esses exemplos, e outros como os das escolas do exercito e marinha. A's vezes, a matricula ou baixa de algum alumno ou aspirante ficam dependentes da concessão imperial, lançada por ventura sobre a consulta do conselho de estado.

A dependencia das repartições é um vicio tão arraigado que, tendo-se creado uma junta central de hygiene publica (cuja utilidade, aliás, é muito contestavel), não póde um pharmaceutico requerer-lhe directamente a licença para ter botica; deve fazêl-o pela secretaria do imperio, si é da côrte, e pela das presidencias, si é de provincia; e é o ministro que afinal dá a licença, em portaria por elle assignada, sendo, porém, o processo de habilitação feito perante a citada junta!

Si eu não receiasse infastiar-vos, tocaria, senhor, em outros factos da mesma natureza. Antes, porém, de concluir esta carta, preciso dizer ainda algumas palavras ácerca das .mesmas estações immediatamente collocadas junto aos ministros, as secretarias.

Para compensar os effeitos da falta de iniciativa das repartições inferiores, deviam as secretarias resolver por si parte dos negocios

que aquellas affectam ao ministro. Dá-se o contrario. Quando desempenham as attribuições que os regulamentos lhes conferem, os chefes ou directores de secção apenas preparam os papeis e informam ácerca de alguns negocios; nada resolvem, nem mesmo naquelles casos que são de mero expediente. Aos directores geraes, é verdade, os regulamentos conferiram uma missão importante; mas, ainda assim, não permittiram-lhes decidir por si mesmos todas as questões que não excedam da medida ordinaria e que não haja conveniencia especial em submetter ao ministro. A falta de iniciativa, portanto, transforma as secretarias em machinas de processo de papeis, e, por assim dizer, em verdadeiros archivos.

Dadas estas condições, é o ministro o arbitro supremo. Em derredor e abaixo delle ninguem possue vontade, juizo, autonomia. O ministro é um ente privilegiado, um bachá que resume em si toda a sciencia e toda a experiencia do mundo. E, como todos os bachás, elles embaraçam mais do que produzem. Concentram em si toda a vida e toda a energia do estado; e, preoccupados nessa tarefa de uma concentração avara, não lhes é possivel estudar os detalhes que absorveram em si, como não lhes é dado reflectir nos grandes problemas do presente e rasgar os véos do futuro.

Quando eu contemplo um desses grandes ministros regulando a limpeza da cidade, economisando as despezas miudas do asseio de uma repartição, observando a um presidente o modo por que convinha ter despendido 15$ com a compra de uma cadeira para certo palacio, etc.; quando comparo depois a vaidade que os distingue e a tola apparencia de preoccupação com que mostram-se em publico; quando sinto o presente escapar-lhes de suas mãos descuidosas e o futuro escurecer-se á seus olhos, eu não posso deixar de lembrar-me com tristeza de que sou brasileiro, e de que não ha talvez esperança, neste seculo, de felicidade para a

patria! Que distancia entre esses ministros pretenciosos, que só despertam da indolencia habitual para meditar um crime e planejar alguma nova ruina da constituição, seja a lei das sociedades anonymas, seja a promettida aposentadoria em massa dos magistrados; que distancia, senhor, entre elles e um lord John Russell lançando os olhos pelo universo, assistindo do *Foreign-office*, ou das salas dos Communs, á libertação da Italia, ás commoções da Europa e ao progresso do mundo! Que differença entre os nossos governadores, que de tudo occupam-se e não fazem nada, e esses homens eminentes que não se embaraçam em detalhes, mas assignalam cada dia de seu governo por uma nova reforma, um aperfeiçoamento, uma medida importante, um progresso notavel!

Paremos aqui. Não poderia continuar sob a impressão dolorosa traduzida nestas linhas vosso amigo, o

SOLITARIO.

Outubro, 12.

CARTA IV.

SYNOPSE.—A centralisação dos interesses locaes.—As promessas illusorias de reformas.—O acto addicional não basta por si so. Medidas complementares. A nomeação e demissão de certos empregados geraes pelos presidentes. Alargamento das suas attribuições sobre a resolução de certos negocios: idea de uma alçada.—Em que consiste a força do governo.—Effeitos da centralisação. Actualidade das provincias. Seu disinvolvimento moral.—Instrucção elementar e creação de escolas. Reforma urgente. Instrucção secundaria.—D'onde vem a repugnancia dos estrangeiros? Porque não applica-se o remedio? A inercia dos ministros e a fraqueza dos presidentes.—O disinvolvimento material das provincias.—As estradas. Cartas topographicas. Construcções espalhadas, innumeras e sem systema. Methodo preferivel.—A concentração de obras nas capitaes de algumas provincias e a disseminação em outras.—Os orçamentos. A escassez de renda e os deficits.—Causa da paralysia das provincias. As nomeações, a instabilidade e a falta de idoneidade dos presidentes.

Meu amigo.—Si podesseis contar os instantes de desfallecimento, que por vezes teem-me detido na continuação destas cartas, avaliarieis do pezar occulto com que as escrevo. Para que tratar dos negocios publicos, quando o paiz é governado pelo interesse privado das *côteries* e dos governicolas? Para que? Mas, uma voz intima que inspirou a penna de Evaristo e tem impellido o vosso pincel, essa nympha Egeria dos espiritos pensadores, turba a serenidade do meu silencio e agita-me o coração apezar meu.

Escrevamos pois! succeda o que succeder, falle-se em vão no deserto, perore-se debalde á beira do mar irritado, é sempre agradavel abrir uma valvula aos pensamentos que entumecem dentro de nosso peito.

Escrevamos! Leia quem puder, reflicta quem quizer, vós, ao menos, artista da mesma escola, não estranhareis a minha insistencia inutil, nem desprezareis os meus esforços sinceros.

Figurei-vos na ultima carta o regimen centralisador estudado no proprio centro. Desejo hoje estender as vistas pela circumferencia, e surprender ahi os resultados que esse regimen produz.

Não reconheço, meu amigo, quaes sejam os nossos partidos politicos. Enxergo, sim, de um lado, a facção que, como o tigre á preza, agarra-se aos despojos que soube accumular depois das guerras civis; vejo, de outro, o paiz inteiro, constituindo uma só entidade, com a fé posta em Deus, na constituição e na liberdade. E como nós, os servos da gleba, o povo, ja nos sentimos dotados de certa fortaleza, a facção vai todo o dia cedendo de suas antigas theorias e de suas velhas pretenções. E' assim que ella propria concorda na necessidade de conceder algumas franquezas mais ás provincias, consistindo, porém, toda a divergencia no modo, no alcance e nos limites.

Mas, outr'ora, quando se fallava em descentralisar, oppunham-nos a anarchia das assembleas provinciaes, e respondiam-nos com a lei de interpretação de 1840. Era uma luta aberta. Hoje, não se contestam a importancia e as consequencias de uma reforma; fazem-se até discursos neste sentido, formulam-se promessas, abrem-se esperanças. E' tudo inutil, porém; é so palavra que illude e vôa. Uma reforma séria, que um ministerio qualquer prometta, lembra-me logo essas miragens enganadoras dos desertos africanos. Coração de patriota, vós correis atraz do phantasma com que vos acenam, e por meio do qual vos arrancam facilmente a acquiescencia a um novo erro, a um crime talvez, á lei de 22 de agosto, por exemplo. Assim, pois, colloquem a tribuna e a imprensa bem claro a questão, e forcem o governo ou a acquiescer ás suas ideas, ou a morrer oppondo-se-lhes. Não se conceda novo adiamento: não se leve á extremidade o profundo desgosto das provincias.

E faltam, caro amigo, motivos de queixa ás provincias do imperio?

A lei da reforma de 10 de agosto de 1834 é um triumpho tão

esplendido, como foi legal. Si alguma cousa póde communicar elasterio, energia e independencia aos brasileiros; si alguma cousa póde lavar-nos do peccado original da nossa raça, a fraqueza, o temor e a imbecilidade, é essa bulla de ouro em que não posso fallar sem emphase, o acto addicional. Por meio delle, as provincias brilham no firmamento do imperio, verdadeiras estrellas, com a sua luz propria, cada uma; e não como planetas opacos sobre que reflecte-se a esmola de luz do astro que o acaso collocou no centro. Mas o acto addicional é como um grande principio que presuppõe um systema, uma generalidade que resume muitos individuos. A autonomia das provincias não existe so porque lhes déstes, além das camaras de municipio, uma assemblea provincial. Dissestes á assemblea que legisle; mas a faculdade de fazer a lei não é tudo. Vós, portanto, forneceis á lei um executor; mas esse, que é o presidente, está amarrado ao centro, ao governo imperial, que lhe não permitte, ás vezes, nem mesmo toda a liberdade na execução dos decretos da legislatura provincial. Em summa, si abristes o caminho da iniciativa e franqueza para os interesses meramente locaes, vós o fechastes e embaraçastes no que respeita aos negocios geraes.

Os inconvenientes de um tal systema são vulgarmente apontados. Elles tornam-se manifestos, sobretudo, quando trata-se da nomeação e demissão de certos empregos exercidos nas provincias. Um carcereiro, um partidor, um distribuidor, um escrivão, os parochos, os porteiros e empregados de escripta das repartições geraes nas provincias, porque hão de ser nomeados pelo imperador? Para garantia da escolha? Uma de duas: ou esta é feita segundo a proposta do presidente, ou contraria a ella: no primeiro caso, é evidente que, si o proponente merece uma fé irrecusavel, seja elle o nomeante; no segundo, isto é, si a proposta é recusada, indica-se que não merece confiança o seu autor. E póde o governo central, sem conhecer os individuos, acertar melhor do que o seu delegado

presente no logar das pretenções? Em regra, para escolher, o governo central dirige-se pelas recommendações de pessoas de influencia; é assim que as nomeações para as provincias, solicitadas pelos seus representantes, tornam-se um meio facil de corromper as camaras. Por outro lado, si com esse jogo de solicitações de deputados e favores dos gabinetes ganham alguns votos ministros transitorios, perde muito no conceito publico o principio da autoridade: o nomeado não attribue ao merecimento proprio uma escolha lembrada todo o dia pelo seu patrono, que faz assim valer o serviço prestado e a influencia de que goza. Esta observação, ja proferida na camara dos deputados pelo Sr. Saraiva, não é menos frisante do que a lembrança dos gastos a que a centralisação actual obriga os pretendentes das provincias, quando sobretudo commettem a empresa de vir á côrte solicitar logares. Por isso é que parece-me indispensavel facultar aos presidentes a nomeação e consequente demissão dos empregados de que tratei.

Emittindo este voto, eu não digo uma novidade; ha, porém, outro lado da questão, que se não tem querido ver e que julgo tão importante. Não basta que os presidentes nomeiem e demittam os supraditos funccionarios geraes de ordem secundaria; é preciso ainda que resolvam por si mesmos, e sem sujeitar a sua decisão ao governo central, certos negocios de pequeno alcance, que não ha conveniencia alguma em serem julgados ou examinados pelos ministros. Esta idea prende-se ao pensamento, em que tenho insistido, da mais plena iniciativa e autonomia para cada um dos circulos do serviço publico. Estabelecer-se-ia assim uma alçada para os presidentes: todos os negocios nella comprehendidos seriam resolvidos definitivamente nas provincias; affectar-se-iam somente ao governo central, sob informação do provincial, os objectos de uma importancia elevada. Ao passo que isso apressava o expediente com grande proveito das partes, alliviava as secretarias de estado e as estações da côrte de enorme peso inutil. Não ha

nisso uma inversão de attribuições dos poderes; ha apenas uma deslocação das faculdades de certos funccionarios para outros, agentes de um e o mesmo poder, o executivo.

Nem se diga que dessa maneira enfraquecer-se-ia a autoridade do governo imperial. Eu não comprehendo, em primeiro logar, que a força do governo de Sua Magestade exija a oppressão dos interesses dos habitantes das provincias; ao contrario, acredito que, quando esses interesses gemem, o governo não póde estar satisfeito. O homem de vista mais longa deste seculo, Luiz Napoleão, assim o intendeu. Elle pôde bem medir a força com que Pariz pesava sobre os departamentos; e o decreto de 25 de março de 1852 veio delegar aos prefeitos uma autoridade mais extensa, que não foi possivel conceder-lhes mesmo durante o governo de julho. São os prefeitos agentes de confiança do imperador; e não póde este receiar que se enfraqueça o seu despotismo, porque aquelles decidem por si mesmos, bem e depressa, negocios que d'antes se discutiam e resolviam, mal e devagar, em Pariz.

Dir-se-ha talvez que é mais apparente do que real a importancia que ligo á centralisação dos negocios locaes. Espero demonstrar, porém, que os effeitos deste systema são tão vastos, quanto palpaveis. Ser-me-ha preciso fazer para isso um quadro ligeiro do desenvolvimento moral e material das provincias; ser-me-ha preciso tocar na questão da renda, e, sobretudo, na rapidez com que os presidentes succedem-se uns aos outros. E' o meio mais efficaz para julgar da desvantagem do regimen administrativo que estou combatendo.

Que a actualidade das provincias do imperio é pessima, mostra-o a descrença que lavra por todas ellas. Aonde outr'ora havia uma esperança, ha somente hoje uma decepção.

Com effeito, estude-se bem o disinvolvimento moral do povo de cada uma dessas grandes regiões. Reconhece-se algum progresso, mas sem duvida diminuto em relação ao tempo decorrido. E

uma cousa o explica. O derramamento da instrucção elementar e o dos conhecimentos uteis marcam a medida do progresso de um povo. Mas essas noções fundamentaes constituem porventura uma necessidade e um alimento do espirito das nossas classes inferiores, e, particularmente, dos habitantes do campo e dos sertões?

Não me respondam com estatisticas falsas de interessados. Eu mesmo ja assisti em uma villa do interior, a 10 leguas de distancia da capital, ao exame de uma menina de escola, e notei admirado que ainda não lia correntemente, não obstante declarar a propria professora que essa discipula contava ja seis annos de estudo. As escolas primarias, em verdade, não são confiadas a individuos de habilitação. Cream-se desses estabelecimentos para *sinecuras* de agentes eleitoraes ou de suas mulheres. Para isso decretam-se annualmente outros, e cresce a despeza.

Como *sinecura*, os salarios que geralmente se pagam ao magisterio não são mediocres; mas, para attrahir pessoas de merito ao exercicio desse cargo, parecem realmente irrisorios. Pois um moço, no Amazonas, ou no Paraná, ou em Goyaz, que saiba ler, escrever, arithmetica, doctrina, elementos de geographia e grammatica nacional, prestar-se-ha a ensinar meninos por 400$ annuaes? De certo que não. Vai aprender latim e formar-se em direito, ou procura logo um emprego publico de certa ordem, ou, finalmente, é escolhido delegado de policia, eleito vereador, nomeado membro da assemblea, etc., etc.

Entretanto, sendo essa a realidade, que remedio lhe teem opposto os presidentes? Nenhum. O verdadeiro era reduzir o numero das cadeiras, remunerar muito bem as que ficassem, destituir todos os mestres inhabeis, e contratar professores nacionaes ou estrangeiros, da provincia ou fóra della, clerigos ou leigos, para reger as poucas escolas subsistentes. Essas escolas, situadas nas cidades e villas mais crescidas, dotadas todas de uma *school-house*, isto é, de um pequeno edificio circular, de-

cente, acommodado ás leis da acustica, em amphitheatro, e com os repartimentos necessarios; essas escolas normaes seriam a fonte abundante de onde sahiriam meninos bem educados e illustrados, que, dentro de pouco tempo, derramar-se-iam pelos campos e pelo interior, facilitando a seus habitantes a acquisição de bons professores. E' este o systema adoptado nos estados da União Americana. O que actualmente praticamos é, como tudo entre nós, uma simples apparencia para illudir os olhos do povo. Desde que essa idea entrasse nos planos administrativos dos governos, preoccupados aliás com os meios de corromper as camaras e de ganhar as eleições; desde que elle recommendasse-a efficazmente a seus delegados, oppor-se-ia no Brasil a mais salutar das revoluções.

Mas a instrucção primaria obtida nas escolas não é ainda em si mesma outra cousa mais que um instrumento: e a que deve-se logo applicar este instrumento? á acquisição de conhecimentos uteis, ás sciencias positivas, á physica, á chimica, á mecanica, ás mathematicas, e depois á economia politica. Estes são os alimentos substanciaes do espirito do povo no grande seculo em que vivemos. Em vez disto, porém, as provincias subvencionam alguns mestres de latim, de rhetorica e poetica, materias cuja utilidade prática ainda não pude descobrir, e cujo resultado palpavel é a perda para os moços dos quatro ou cinco annos mais preciosos da edade.

Vós, meu amigo, tão lido na historia do progresso do mundo, vós percebeis que eu estou collocado no angulo opposto ao dos nossos governadores no que respeita á instrucção publica. Em vez de profundar a questão; em vez de estudar os exemplos da Allemanha, de Inglaterra e dos Estados-Unidos; em vez de se esforçarem no governo, e fóra delle, como philanthropos, como homens sinceros e crentes, pela reforma dos estudos, elles consomem o seu tempo queixando-se inutilmente da ignorancia e depravação

geral dos costumes dos nossos mancebos. Ah! isto é bem verdade; mas o mal vem de baixo, está na raiz. Não será creando uma universidade na côrte, centralisando nella o ensino superior, como se pretende, que se ha de instaurar uma nova era. Si ha dinheiro para organisar uma universidade, sem extinguir as faculdades das provincias, façam-o; mas aproveitem a opportunidade para diminuir o pessoal existente e augmentar os ordenados. Fiquem certos, porém, de que isso em todo o caso não extingue o vicio.

O acto addicional descentralisou a instrucção primaria e secundaria; mas isto não é embaraço para uma reforma séria como a indicada acima, desde que o governo imperial abandone os seus habitos herdados de indolencia e apparecencia, e inspire energia e seriedade aos seus delegados, que disinvolvam nas provincias, de accordo com as respectivas assembleas, um systema de reformas efficaces. Entretanto, a que se tem limitado neste assumpto a actividade dos governos? A crear directorias e inspecções das escolas e a expedir regulamentos. Pois acreditam que estas formalidades servem para alguma cousa? Podem os taes directores e inspectores, com os seus regulamentos e os seus officios, mappas e relatorios, produzir aquillo, cuja falta é a rasão de tudo aquillo que resolveria todas as difficuldades, isto é, o professor illustrado e applicado? E' para esse ponto primordial, é para esta base, que deve convergir a attenção dos governos e dos homens que se interessam pelo progresso do paiz. Si querem fazer alguma cousa séria, comecem por ahi. Mas, ao contrario, sob o pretexto de animar o ensino publico, é moda andar examinando ás carreiras meninos de escola e estudantes de latim. Remedio certamente heroico!

Adquirí bons professores, convidai para isso o proprio estrangeiro, estabelecei gráus de ensino e classes de cadeiras, abrí canaes legitimos ás aspirações dos bons mestres da instrucção primaria á secundaria e desta á superior, e tereis emprehendido uma reforma

radical. Não acrediteis, porém, que na expedição de regulamentos, na creação de inspectores, na mesma existencia de escolas normaes, onde haverá tudo menos professores capazes, consiste o remedio.

Dai ao menino da cidade e do campo a chave da sciencia e da actividade, a instrucção elementar completa; dai-lhe depois as noções das sciencias physicas; livrai-o dos mestres pedantes de latim e rhetorica, e o joven será um cidadão util á patria, um industrioso, um empresario, um machinista, como é o inglez, como é o norte-americano, como é o allemão; será um homem livre e independente, e não um desprezivel solicitador de empregos publicos, um vadio, um elemento de desordem.

Entre a physionomia viva e animada de um povo assim constituido, e a face triste e descarnada do nosso povo semi-barbaro das provincias, que differença enorme, meu amigo!

Nada póde ser mais antipathico ao estrangeiro do que o atraso moral de nossa população. Sem os emigrantes da Allemanha e da Grã-Bretanha, nunca o Brasil progredirá; é preciso que o sangue puro das raças do norte venha disinvolver e remoçar a nossa raça degenerada. Mas, entretanto, quantas vezes incontrais na mór parte das provincias uma familia de estrangeiros? Elles desembarcam, observam e passam. Não ha fixal-os em uma terra sem costumes e sem luzes.

Perdoai-me si tomei os ares de quem disserta, e desviei-me alguma cousa do assumpto. Vou chegar á conclusão. Tracei um esboço do disinvolvimento moral de nossas provincias. Procurei esse disinvolvimento no ensino elementar e secundario; mostrei que apenas o possuimos nominalmente, e tentei descrever o quadro de uma reforma fundamental. Si a actualidade, portanto, é pessima; si o remedio é tão evidente, como seria efficaz; porque motivo não cuidam o governo e os presidentes de applical-o já e já, com energia e perseverança? Porque? Responda o écho triste dos nossos pezares. Porque uma reforma sériasuppõe estudos especiaes no refor-

mador; e, em regra, o estudo e os conhecimentos não levam ninguem ás presidencias e ao ministerio. Para ahi chegar, é preciso, na maioria dos casos, não exceder de uma certa mediocridade e possuir qualidades que sejam de proveito para o adiantamento dos homens publicos e não para o bem da sociedade. Os ministros não ousam tocar nos mais leves abusos. Hão de os miseros presidentes arrostar as furias dos potentados de provincia, que apoiam nas camaras os ministros? Hão de propôr e realisar reformas que offendem interesses de poderosos? Para empregos dessa natureza, é preciso reconhecer-se com força propria, ter convicção de si mesmo, e não arreceiar-se de nada. Mas esses moços que devem sua fortuna á lembrança do Sr. conselheiro fulano, ou ao patrocinio do Sr. marquez de tal, podem sentir-se com animo para alguma cousa? Não quero dizer que devam ir administrar as provincias os velhos, isto é, os homens do prejuizo. Mas, ao menos, não remettam da côrte rapazes que somente se tenham distinguido nas palestras de salão e pela frequencia nos divertimentos.

Permitti que trate agora de outra face do assumpto, o progresso material das provincias.

Si o Brasil é, antes de tudo, um paiz agricola (e não maritimo*, como se repete ahi por mera convenção, desde um escripto do bispo Azeredo Coutinho), si os centros productores, isto é, os cantões habitados, acham-se a grande distancia entre si e do litoral, é evidente que a maior necessidade pública, a mais grave de todas, consiste em vias de communicação. Ora, eu pergunto: ha um systema de estradas nas provincias? Abrir caminhos para o interior sem possuir primeiro cartas topographicas, é fazer um serviço importante a esmo, ás cegas. Pois bem, com excepção do Rio de Janeiro, nenhuma provincia possue cartas dignas de fé. A consequen-

---

* Vêde as cartas da terceira serie sobre este assumpto.

cia é que não se construem estradas; fazem-se, a arbitrio de cada presidente, pequenas secções de caminho. As assembleas provinciaes, movidas pelas potencias de campanario, vão decretando, uma após outra, um sem numero de pontes e estradas, que nunca passam de pontilhões e picadas abertas em um verão, para ficarem destruidas, e até invadidas pelo mato, no verão seguinte. Os presidentes de seis mezes, bons moços, vão cedendo ás pretenções ja autorisadas, emprehendem simultaneamente essa multidão de serviços, e retiram-se logo, deixando tudo por acabar, sinão por começar.

Si elles fossem homens de experiencia e dedicados ao seu dever, estudavam um plano de estradas, em vista da carta da provincia, subordinado á direcção das vias ferreas, e começavam pelas mais importantes. A pouco e pouco far-se-ia muito. Mas o essencial seria concertar os mingoados recursos da provincia nas obras em mão; as outras viriam depois. Ao mesmo tempo, seria preciso ter um certo numero de bons engenheiros, inglezes ou americanos, incumbidos das cartas topographicas e da superintendencia do serviço; e, egualmente, um numero de operarios habeis, tambem estrangeiros, para a execução. Nas provincias em que houvesse pessoas habilitadas, seria muito mais vantajoso contractar a empreitada das obras. O que dice das estradas, affirmo dos canaes, da abertura e limpeza dos rios.

Ora, o contrario é o que geralmente acontece nas provincias *. Em primeiro lugar, certos presidentes intendem que é melhor fazer um palacio para a assemblea, nas capitaes do que abrir um pequeno raio de estrada no interior: porque o edificio salta aos olhos de todos e nelle inscreve-se o nome do illustre governador. Algumas pessoas me dizem que este é o systema adoptado no norte. No

---

* O presidente de S. Paulo em 1855, o Sr. Saraiva, emprehendêra a reforma que fica indicada.

sul, aonde as capitaes não conteem as maiores influencias das provincias, a prática é diametralmente opposta. Cada villa e cada municipio, cada capella e cada fazenda, quer o seu caminho vicinal, á custa de toda a provincia, e administrado por tal ou tal protegido. Para occorrer a tantas pretenções, as assembleas subdividem a receita por uma infinidade de pequenas obras. Repetido todos os annos, e ainda melhor applicado pelos presidentes, este processo da pulverisação dos orçamentos equivale a deitar dinheiro fóra. Ao cabo de algum tempo, a provincia observa que tem contribuido com milhares de contos de réis para as obras publicas e não possue uma estrada.

A afflicção, que esse estado de cousas produz, recresce quando ajunta-se o espectaculo desesperador de deficits que se accumulam graças á imprevidencia na decretação de novos serviços. Por outro lado, digamo-lo de passagem, é tambem certo que dos impostos que constituem a renda geral do imperio, devia uma parte ser adjudicada ao serviço municipal e provincial. A deficiencia dos recursos pecuniarios das provincias foi reconhecida pelo governo imperial no ultimo relatorio do ministro do imperio; e grande serviço prestará a commissão mixta de ambas as camaras, ultimanente eleita, estudando o meio de resolver a difficuldade, porque é preciso confessar que soffrem dous impostos, o provincial e o geral, mercadorias que difficilmente podem supportar um delles. Aliviar o contribuinte, diminuir os gastos de fiscalisação tornando-os communs em estações communs, subvencionar melhor as provincias, é um objecto digno das mais sérias meditações. Não toco nisto sinão para provar que ainda jazem no estado embryonario os mais interessantes problemas da administração provincial.

Parece-me ter mostrado que o disinvolvimento material das provincias não é mais importante que o seu progresso moral. Si a esse quadro triste reunirmos o da inanição das camaras municipaes, e a lembrança do espirito politico e mesquinho que domina

nas assembleas, nada resta para caracterisar a paralysia, o intorpecimento e a miseria de nossas provincias, para quem foi prodiga a natureza physica somente. Mas, a quem deve-se essa paralysia e essa miseria?

Digam o que quizerem os homens de espirito fraco, os dissimuladores, os cortezãos; eu, o desconhecido, o solitario, eu digo hoje, como sempre, que tudo isso se deve, em grande parte, ao governo central.

— Como? porque? exclama a turba enorme dos mentirosos officiaes.

— Como? eu me explico.

Aquelle que fôr sinceramente amigo do seu paiz e desejar vêl-o um dia livre e independente, ha de começar confessando que, dada a raça a que pertencemos, somente governos sabios e honestos podem regenerar o Brasil. E é por isto justamente que se não deve dar quartel a presidentes e ministros ignorantes e corrompidos. Isto posto, a primeira necessidade do paiz é possuir uma administração real, verdadeira, estavel, productiva e tradicional. Não baste para ser ministro ter sem-ceremonia sufficiente para passar e repassar todas as forcas caudinas da politica; não baste, egualmente, para dirigir provincias, saber assignar o nome e commetter quanta cobardia exigem as potencias a quem se vai commissionado. A prática seguida é, com effeito, desesperadora. O governo parece querer, em cada nomeação, ludibriar das queixas e das lamentações das provincias. A primeira condição para que as administrações sejam productivas, sejam reaes, é que haja em seus actos um pensamento seguido, uma idea principal, uma tradição. Era assim que os mesmos reis de Portugal marcavam um prazo, de ordinario tres annos, aos governadores e ouvidores que enviava-nos. Hoje, porém, de seis em seis mezes uma provincia conta novo presidente!

Si ao menos todos os administradores possuissem prática e bons desejos! Até as presidencias ja se dão a pessoas que precisam de tratar de sua saude. Não resta duvida alguma de que as escolhas de presidentes teem sido pessimas. Dizia-se em maio que certos senhores da côrte pretendiam pagar com presidencias os serviços que nas ultimas eleições prestaram-lhes alguns moços, qualificados logo com as menções honrosas do estylo.

Nas provincias o desgosto é profundo; e é talvez por isso que muitas pessoas considerariam um grande progresso facultar-se ás assembleas respectivas a eleição periodica dos presidentes, como determinava o acto addicional a respeito dos substitutos daquelles altos funccionarios. Haverá, porém, uma reforma razoavel e constitucional que produza o effeito desejado? E' o que parece manifesto ao vosso amigo, c

SOLITARIO.

Outubro, 17.

CARTA V.

SYNOPSE:—Resultados geraes da centralisação.—Projectos de reforma. As ultimas reorganisações das secretarias de estado. As ideas dos Srs. Pimenta Bueno e visconde de Uruguay. Os projectos dos Srs. Saraiva e Almeida Pereira.—Bases propostas pelo autor.—Novas maximas politicas.—Conclusão.

Meu respeitavel amigo.—Depois de estudar o processo administrativo, occupei-me da centralisação sob um ponto de vista geral e nos seus resultados entre nós. Resta-me assignalar, n'uma synthese abreviada, as consequencias do systema.

Avultam em primeiro logar os effeitos das protelações e da concentração dos negocios. A perda de tempo, a exageração da correspondencia, a mingoa do pessoal e o seu constante augmento, a confusão no serviço e o desespero das partes são os resultados administrativos do regimen que combato.—Ha, porém, outros effeitos mais graves, e são aquelles que produzem as restricções á liberdade de industria. Eu deixei-os entrever n'uma das cartas precedentes, e poderia tornal-os muito mais distinctos ainda, si reunisse aos exemplos que citei o do privilegio nacional quanto á navegação de cabotagem. Este é porventura o caso mais serio das restricções, e aquelle á cuja importancia se attende menos. E' o consumidor, isto é, o pobre povo, que definitivamente soffre o excesso dos preços resultante da elevação dos fretes, consequencia natural da pequena concurrencia de transportes, isto é, do numero diminuto de armadores e navios nacionaes.—Os effeitos moraes da centralisação affiguram-se ainda mais funestos. Desde que o governo é tudo; desde que elle exerce do centro uma tutella incessante so-

bre cada um dos pontos da circumferencia, todos acostumam-se a consideral-o como o oraculo sagrado, como a divindade protectora, cuja colera terrivel se não deve provocar. Dahi, como ainda agora o observava o Sr. Odillon Barrot, dahi uma subserviencia imposta pelo interesse, a fraqueza da clientela romana, a degradação do espirito publico. Por outro lado, o tutor não está mais seguro do que o pupillo, nem póde brincar com as ondas da popularidade. Quando esta passa e o oceano começa a irritar-se, os olhos do povo cravam-se no ponto final de todas as aspirações, de todas as esperanças e de todos os temores. E' assim que, para esmagar a centralisação, algumas pessoas so enxergam um caminho, a anarchia; e que, para fortalecel-a, outras so conhecem uma espada, o despotismo.

Quanto a mim, penso, meu caro amigo, que o nosso Brasil póde evitar este circulo vicioso; e isto depende somente de entrarmos na série de reformas administrativas que tenho procurado indicar. Para realizal-as, não seria uma objecção confessavel a falta de dinheiro. Em primeiro logar, a despeza apenas cresceria na parte dos vencimentos dos presidentes e das respectivas secretarias. Este excesso, porém, seria amplamente compensado: *primò*, pela fixidez das ajudas de custo, desapparecendo a immoralidade de gastos secretos com serviços publicos; *secundò*, pela diminuição do pessoal das repartições da côrte, alliviadas de maior trabalho. Acresce que o nosso *budget* nada tem de normal; ha verbas, como as das secretarias de estado, como a da colonisação, como a do corpo diplomatico, ha despezas quaes as do exercito e marinha, sobretudo, que poderiam soffrer consideraveis reducções, no intuito de retribuirem-se melhor outros serviços. Uma das maximas, com que o Sr. Guizot costumava arrancar do parlamento francez a acquiescencia a novos gastos, era esta: *La liberté est assez précieuse pour que la France ne la marchande pas.* As provincias do imperio responderiam com essa maxima á objecção de dinheiro, si não podessem apontar no orçamento mais de uma verba exagerada.

Como quer que seja, a necessidade de uma reforma é geralmente sentida. Aquella em que mais se falla, porque affecta a interesses commerciaes, é a do regimen regulamentar e especialmente do systema constituido pelo acto de 22 de agosto de 1860. Esta face do mal, aggravada recentemente, tem absorvido a attenção publica. Entretanto, foi para melhorar o jogo da administração central, foi por ter-se reconhecido os seus vicios, que as camaras autorisaram e o governo realizou as ultimas reorganisações das secretarias de estado. Infelizmente, não deu-se ao assumpto toda a importancia que merecia: retocou-se apenas, não reformou-se o que existia.

Quanto ás administrações locaes, desde antes de 1857 medita-se no meio de constituil-as de um modo proveitoso. Nesse anno a idea foi estimulada, e circulou mais geralmente com o apparecimente do livro do nobre senador, Sr. Pimenta Bueno, sobre o direito publico brasileiro. Desgraçadamente o escriptor revelou-se partidario do espirito das instituições francezas, que sempre condemnaremos e que elle desejava ver imitadas. Enthusiasta do contencioso administrativo e não satisfeito de vel-o, decretado pelo governo, figurar nas attribuições do conselho de estado, elle quereria que todas as questões daquella natureza começassem nas provincias por ser processadas e julgadas perante um conselho de presidencia nomeado pelo governo imperial. Estes conselhos poder-se-iam crear, uma vez que fossem meramente consultivos, sem nenhuma ingerencia no que chama-se o contencioso, compostos de membros natos (os chefes das repartições provinciaes, segundo tentou-se fazer no Rio de Janeiro, os secretarios do governo, os magistrados da capital, etc.), e sem remuneração pecuniaria. Entretanto, esta primeira idea, que parecia salvadora, não passou desapercebida, e mais tarde vel-a-hemos enlaçar-se no projecto offerecido ás camaras pelo ministro do imperio em 1860. Além disso, o Sr. Pimenta Bueno considerava essencial que um agente executivo coadjuvasse

os presidentes nos municipios, onde aliás ja existem camaras que a constituição encontrou, reconheceu e sustentou.

Por menos constitucional que fosse, porém; por mais que recordasse a sua origem franceza, a ascendencia napoleonica, essa idea do nosso publicista foi partilhada e amplamente disinvolvida em 1858 pelo Sr. visconde de Uruguay, relator de uma commissão nomeada para estudar a reforma da administração provincial. Reproduzindo as theorias da escola de Cormenin, o Sr. visconde não poderia encher o vazio que ficava por detraz do seu projecto. Com effeito, o verdadeiro mal sentido nas provincias é a centralisação; e no que o combatia o nobre relator rodeando os presidentes de um conselho e fornecendo-lhes um agente nos municipios, aonde elles ja possuem o delegado, o subdelegado, um juiz, além da camara? O projecto arredondava assim o circulo do funccionalismo, por bem somente da uniformidade e da hyerarchia tão celebradas em França. Victoriosamente combatidas essas ideas em artigos attribuidos a Justiniano José da Rocha, vimos com grande prazer que o Sr. marquez de Olinda, então ministro, não julgou conveniente animal-as com a autoridade do governo *.

---

* No ENSAIO sobre o direito administrativo, publicado em maio ultimo, o Sr. visconde de Uruguay insiste na necessidade dos conselhos provinciaes e dos agentes administrativos (Caps. XXIV e XXX). Debalde procuram-se nesse livro os fundamentos de uma reforma, da qual se faz depender o futuro das provincias. Lamenta-se muito, sem disinvolver a idea praticamente, a ausencia de uma primeira instancia para o contencioso administrativo; sente-se profundamente que, á falta de funccionarios proprios, sejam ás vezes os juizes incumbidos do recrutamento, etc. Nada, porém, convence o leitor de que realmente o mal venha a extinguir-se com o novo funccionalismo proposto.

Verdade seja que o nobre Sr. visconde de Uruguay não dissimula, antes assignala, a grande concentração dos negocios locaes nas mãos dos presidentes (Tomo I, pags. 182 e 193). Mas, para attenual-a, invoca elle a creação de agentes locaes subalternos, emquanto que, sob esse ponto de vista, a unica reforma séria, efficaz e constitucional parece consistir em reanimar as camaras municipaes, em reorganisal-as sem alterar-lhes a physionomia primitiva, em dotal-as de recursos pecuniarios e de meios de acção.

Não param ahi, porém, as imitações francezas. Um artigo, publicado n'uma de nossas antigas revistas, tinha levantado a idea de rever-se a actual divisão do imperio, dando-se ás provincias fronteiras naturaes, e equilibrando-se a extensão e importancia de todas, quanto fosse possivel. Mais tarde, a preponderancia, nas camaras, de certas deputações conservadoras compactas, como as da Bahia, Minas, Pernambuco e Rio, suggeriu o pensamento de uma similhante egualdade aos liberaes de S. Paulo, segundo recordo-me de haver lido no programma impresso no *Ypiranga*, em 1851. Hoje, porém, é do lado conservador que ergue-se no mesmo sentido a voz de um de seus membros, que, fatigado talvez da influencia exclusiva dos circulos politicos de certas provincias, pedia, n'um discurso proferido este anno, a *divisão do imperio em circumscripções territoriaes, de grandeza e extensão approximadamente egual, subdivididas em districtos administrativos, etc.* Vê-se bem que a idea ha feito progressos sensiveis. Ella tem caminhado sempre desde as pretenções do Sr. Pimenta Bueno até o projecto audaz traduzido nas palavras que sublinhamos. Os primeiros, os mestres, contentavam-se apenas de um ou dous plagios francezes; os discipulos mais atrevidos, porém, querem a cópia fiel e completa de todo o codigo administrativo do imperador Napoleão. O mal é a centralisação, e elles querem combater o mal esmagando a autonomia das provincias, pulverisando estas grandes regiões, que a historia constituiu e que a lei fundamental reconheceu. Elles querem que, aonde ha a liberdade do acto addicional, exista d'ora em deante a tyrannia dos prefeitos e a lethargia dos departamentos. Esses conservadores do antigo regimen, que assim pensam, teem muita razão; para que elles reinem de novo, é preciso dividir por uma vez as forças coaligadas de certas provincias que sacudiram o jugo das olygarchias.

Emquanto essas differentes pretenções exoticas fazem o seu caminho, um illustre deputado intendeu dever atacar com franqueza

o verdadeiro mal, a centralisação. O Sr. Saraiva, com effeito, formulou em 1859 um projecto *, que continha as seguintes ideas fundamentaes:

A revisão dos serviços dos differentes ministerios, em que comprehendia-se a do jogo das repartições centraes;

A extensão das faculdades dos presidentes para nomearem e demittirem certos empregados geraes;

---

* O alargamento das funcções proprias dos presidentes não se confunde com a concentração dos negocios municipaes e locaes, que sem duvida existe hoje e provém do abuso das consultas á autoridade superior, e da inercia das municipalidades.

« A natureza das administrações provinciaes em um governo represen-« tativo como o nosso, dizia o illustre deputado Sr. Martinho Campos, torna « indispensavel que cada um dos presidentes seja um verdadeiro ministro « de estado » (Disc. na sessão de 1.° de junho de 1859). Augmentar as faculdades do governo provincial é certamente supprimir uma grande parte do gravame actual. Tal era o fim manifesto do projecto do Sr. deputado Saraiva, que transcrevo em seguida:

« A assembléa geral resolve:

« Art. 1.° Aos presidentes de provincia fica pertencendo a nomeação dos seguintes funccionarios publicos:

« § 1.° Dos secretarios das provincias.

« § 2.° Dos empregados do correio e de saude publica que não forem chefes de repartição.

« § 3.° De todos os empregados de quaesquer estabelecimentos de instrucção publica, creados por leis geraes, com excepção dos lentes, professores e directores.

« § 4.° De todos os empregados do ministerio da guerra e marinha, com excepção dos que forem militares ou chefes de serviço.

« § 5.° De todos os empregados do ministerio da justiça, com excepção dos empregados ecclesiasticos, desembargadores, juizes de direito, orphãos e municipaes, e chefes de policia.

« § 6.° Dos empregados de fazenda que não forem sujeitos a accesso ou chefes de repartição.

« Art. 2.° Fica o governo autorisado a reorganisar o serviço ministerial, creando para isso mais uma secretaria de estado, e a rever a tabella dos vencimentos dos presidentes de provincia, de fórma a evitar ajudas de custo extraordinarias.

« Art. 3.° O augmento da despeza annual com a execução desta lei não poderá exceder de 120:000$, e so terá lugar quando o governo julgar bom o estado financeiro do paiz.

A concessão de melhores vantagens pecuniarias.

Combatendo o vicio radical, e por isso mesmo muito bom, o projecto devia, porém, ser completado. Com effeito, era mister que a lei fizesse por si mesma a revisão do serviço do centro, que aliás delegava-se ao governo; assim como convinha que ás novas attribuições facultadas aos presidentes se ajuntasse a de processarem e julgarem definitivamente todos os negocios secundarios,

---

« Revogam-se as disposições em contrario.

« Paço da camara, em 31 de maio de 1859.—*José Antonio Saraiva.*—*Francisco Carlos de Araujo Brusque.*—*Joaquim Jeronymo Fernandes da Cunha.* »

O Sr. conselheiro Saraiva expoz (na sessão de 31 de maio de 59) as ideas geraes desse projecto offerecido como substitutivo daquelle que tinha por fim crear o novo ministerio da agricultura. Eis os trechos principaes do seu discurso, que tratou o assumpto em toda a sua extensão, no ponto de vista prático e pelo modo mais elevado:

« Todos os que teem alguma prática da administração, dizia o orador, sabem qual o defeito mais saliente de nossa organisação administrativa superior.

« A multiplicidade dos pequenos negocios sujeitos ao exame e decisão dos ministros é o mais grave embaraço com que luta a administração superior do estado para dar conta de si.

« Muitas vezes os grandes interesses da sociedade, as questões graves de actualidade e de futuro, são perturbados em sua marcha e em seu exame por pequenos negocios, por interminaveis e pequenas pretenções, que deveriam nascer e morrer nas provincias, que deveriam ser estudados e resolvidos pelos delegados do governo imperial, pelos agentes secundarios do poder executivo. (*Numerosos apoiados.*) Esse vicio que indico é hoje geralmente sentido.

« Nas provincias é unanime a opinião que lamenta a inconveniencia de serem sujeitas ao conhecimento do governo imperial questões e nomeações que deveriam ser confiadas ao criterio e á autoridade dos presidentes. Não ha pretendente que venha á côrte e soffra os maiores vexames e despezas para obter uma insignificante nomeação, para arranjar um pequeno negocio que pende de decisão ministerial, que deixe de ser um pregoeiro exagerado e pernicioso de doctrinas que podem resfriar o sentimento sancto e profundo que todos nós nutrimos a respeito da verdadeira unidade nacional. (*Numerosos apoiados; muito bem.*)

« Vou tocar em uma chaga mais melindrosa.

« Das provincias são remettidas ao governo imperial propostas, negocios, que são de justo e indeclinavel deferimento. Os pretendentes, vendo

sem submettel-os aos ministros, conforme ja indicámos em outra carta.—O projecto do Sr. Almeida Pereira, offerecido em 1860, é o disinvolvimento do anterior, porém mais imperfeito. Em primeiro lugar não trata da reforma do jogo da administração central; contém a mesma lacuna nas attribuições que concede aos presidentes, e, além disso, crêa conselhos de provincia, com voto deliberativo

---

na demora e na distancia um perigo para sua causa, empenham-se na côrte com aquelles que suppoem mais poderosos para com os ministros, e cada solução justa e necessaria que vai o poder central proferindo transforma-se em um favor, ficando assim cada vez mais enfraquecido o conceito de que goza nas provincias a alta administração do estado.

« Isto, senhores, compromette, e muito, a dignidade dos altos funccionarios. (*Apoiados; muito bem.*)

« Não acredite a camara que sou imprudente em exprimir-me por esta fórma.

« Estou persuadido de que devemos hoje ao paiz a verdade inteira; que a saibam aquelles que teem a responsabilidade dos negocios, para evitarem os escolhos que podem ser creados por essa opinião ardente e surda que invade as provincias do imperio, descrê dos beneficios do poder central, e que deve ser reduzida ás suas verdadeiras e legitimas proporções por meio de medidas que deixem a cada escala administrativa a porção de poder indispensavel para que a justiça se faça depressa e barata.

« Foi para attender a essa necessidade, sinão completamente, pelo menos em grande parte, que confeccionámos o art. 1.° do projecto substitutivo, que entrega aos presidentes a nomeação de todos os empregados geraes que se não acharem por qualquer fórma ligados por sua acção, por sua carreira ou pelas necessidades geraes do imperio ao poder central.

« Creio, Sr. presidente, que não compromettemos a unidade de vistas e de acção do poder ministerial com a disposição a que me referi.

« Os secretarios das presidencias, os empregados secundarios da administração dos correios, de suade, da policia, ou antes todos os funccionarios cuja escolha ficou confiada, pelo art. 1.° do substitutivo, aos presidentes de provincia, são empregados que actualmente são nomeados pelo principio de confiança, pelas informações dos presidentes.

« E se assim é, parece mais conveniente uma politica franca e generosa, que lhes dê essa escolha, do que uma politica de desconfiança e pequena, que faz do presidente o primeiro funccionario de provincia para crêr mais nas informações da camaradagem do que nas suas, que são officiaes e em regra sempre mais inspiradas pelas conveniencias públicas.

« A camara comprehende bem a posição de um presidente de provincia: é elle, por sua posição, por sua responsabilidade, pelo sentimento

nas materias contenciosas, conforme as ideas dos Srs. Pimenta Bueno e visconde de Uruguay.

Vêdes bem, meu caro amigo: a necessidade de um remedio efficaz contra os vicios administrativos e os effeitos da centralisação, é mais ou menos reconhecida, mais ou menos denunciada pela série de tentativas e projectos que acabo de passar em revista. A meu ver, elles não resolvem o problema de uma maneira completa

---

vivo e delicado da influencia de qualquer acto ou nomeação sobre o espirito público, o que está mais no caso de apreciar todas as questões que dizem respeito ás provincias que governam.

« Acreditar que um ministro, longe dos acontecimentos e das circumstancias, é capaz de errar menos do que elle, é confessar a sua incapacidade e a necessidade de sua destituição.

« O contrario disso é o que realmente se deve crer; e pois a doctrina do art. 1.° do substitutivo é inatacavel pelo lado do acerto das decisões e das públicas conveniencias.

« Eu deixo ao ministerio a parte que elle deve ter, e exclusivamente, na nomeação dos funccionarios provinciaes, e so dou aos presidentes aquillo que elles não podem deixar de ter, sob pena de não serem considerados delegados do governo imperial, gozando de toda a fé e confiança.

« Não pareça á camara que o maior disinvolvimento que o projecto dá á acção presidencial se póde considerar um passo adiantado na descentralisação governamental, na politica do imperio. Eu não sirvo, senhores, á descentralisação politica com a doctrina do art. 1.° do substitutivo, porque partilho com o delegado do governo imperial aquillo de que está de posse o mesmo governo.

« Um presidente é um agente do ministerio. A sua acção se confunde com a acção ministerial em seus effeitos politicos, em sua influencia sobre a marcha e disinvolvimento do espirito público; e, pois, o que se lhe dá não se tira ao ministerio.

« Os principios que eu enuncio, são os mais governamentaes e os mais verdadeiros; e Deus não permittirá que eu tenha hoje opiniões que sejam menos uteis ao paiz e á estabilidade de suas instituições fundamentaes do que aquellas que defendia nos primeiros annos de minha vida politica. (*Apoiados*).

« O que quero agora é que o ministerio deixe a seus delegados o que elle não póde exercer com tanto proveito, com tanto acerto como elles.

« O que quero é que se leve a administração aos pontos mais distantes do imperio, para evitar que de todos os pontos do imperio e pelas mais pequenas cousas se venha procurar a administração no Rio de Janeiro. (*Muito bem*).

e definitiva; e, chegando a este ponto, permitti-me apontar as bases de uma reforma séria e profunda, qual a comprehendo. Eu indico-a em tres artigos, que são o resumo de minhas observações precedentes:

I. Emancipação de todas as industrias e profissões; plena liberdade de commercio; revogação da lei de 22 de agosto de 1860.

II. Garantias á carreira administrativa, estabilidade e maiores

---

« Adoptando-se a doctrina do art. 1.°, todos os ministerios terão algum trabalho de menos, e os ministros disporão de muitas horas perdidas com os pretendentes e as pretenções das provincias.

« . . . . . .

« Concebo, Sr. presidente, duas maneiras de realizar-se o serviço a cargo dos ministerios.

« A primeira consiste em ficar um ministro dirigindo e despachando todos os negocios a seu cargo, ou antes uma organisação em que o ministro é, para assim dizer, como chefe do serviço. A outra está em ter o ministro diversos chefes de serviço com attribuições proprias e extensas, e reservar para si a solução das grandes questões, e a tarefa de inspirar a esses chefes de serviço, que obram em seu nome, o seu pensamento cardeal em relação a cada um ramo especial da administração.

« O primeiro systema é o dos que querem ver tudo, e por fim nada resolvem ou nada vêm.

« O outro é o dos que, reconhecendo que não podem ver tudo, confiam a funccionarios elevados e esclarecidos tudo o que não póde e não deve um ministro examinar.

« No primeiro systema os pequenos negocios matam os grandes; o ministro perde-se nos detalhes, com prejuizo dos graves interesses.

« No segundo systema o ministro acompanha de longe a marcha de todos os serviços, observa os tropeços que elles encontram, e impõe somente os seus pensamentos cardeaes, que vão receber disinvolvimento e execução em mãos alheias, especiaes, perfeitamente escolhidas e em estado de fazerem ainda sentir ao ministro, sem perda de muito tempo, tudo aquillo de que elle deve saber para dar conta da sua tarefa.

« O primeiro systema é a inspecção pessoal do ministro sobre tudo; é a absorpção de tudo, porque se crê que ninguem póde fazer cousa que preste senão o ministro.

« O segundo systema é o exame completo, o estudo perfeito de todas as questões por funccionarios autorisados; é a solução dos negocios, que não deve um ministro examinar, por esses funccionarios; é a reserva para o ministro somente dos grandes e graves negocios que elle deve acompanhar, que precisam de ser resolvidos por seu criterio, por sua razão de estadista.

vantagens aos presidentes e secretarios; extincção do contencioso administrativo; reorganisação das secretarias de estado, a saber: uniformidade de cathegorias e vencimentos, diminuição do numero de secções e do pessoal, suppressão das classes de praticantes e segundos officiaes, simplificação do serviço e reducção da correspondencia;—alargamento da esphera de faculdades dos directores

---

« .....Entre nós o ministro cuida de tudo, das grandes e das pequenas cousas. E' elle quem ouve todas as partes; quem acompanha todos os negocios em seus mais pequenos e insignificantes detalhes. E' elle quem escolhe os porteiros, os continuos, emfim todos os serventuarios das ultimas camadas administrativas, e até são muitas vezes taes empregados nomeados por decreto imperial. Quem não vê, pois, que esse systema sacrifica os graves negocios aos pequenos, o todo aos detalhes?

« UMA VOZ:—Até se occupam com a limpeza da cidade.

« O ORADOR:—A ultima reforma, Sr presidente, é o triumpho desse systema que fatiga a administração superior do estado.

« E com effeito, qual o papel que representam os nossos officiaes-maiores, os chefes de secção, os directores, emfim todos esses chefes de serviço, creados e organisados pelos ultimos regulamentos?

« Se V. Exc. ler attentamente o regulamento, ha de reconhecer que todos esses grandes funccionarios, perfeitamente retribuidos, mais retribuidos do que os presidentes de provincia, do que os grandes funccionarios da magistratura, estão ainda reduzidos a verificar e a examinar si o pensamento do ministro ácerca de tudo está bem escripto, bem disinvolvido, e si foi communicado ás autoridades subalternas pela melhor fórma e em linguagem a mais correcta.

« Para que, Sr. presidente, pagar tanto e tão bem a officiaes-maiores que não fazem sinão isso? Para que ter em taes lugares homens de merito superior, como aquelles que possuimos, e que teem servido cargos administrativos importantes e tido um assento nesta camara?

« Em minha humilde opinião seria melhor deixar uma parte da administração a taes funccionarios, dar-lhes alguma autoridade, alguma ingerencia nos negocios, do que crear mais secretarias de estado e mais lugares de ministros.

« Conviria que esses funccionarios tivessem alguma gloria e muita responsabilidade na administração; conviria que esses grandes talentos aproveitados em taes lugares fizessem alguma cousa mais do que hoje fazem. E então poderiamos conhecer o que ficaria para os ministros, si fossem commettidos aos presidentes e a outros funccionarios o exame e solução de muitos negocios que hoje pertencem exclusivamente á acção ministerial.

geraes, dos directores de secção e dos chefes das differentes repartições subalternas *.

III. Concessão aos presidentes do direito de nomear e demittir grande numero dos empregados geraes nas provincias, e de processar e julgar definitivamente a maior parte dos negocios.

Dir-me-heis que este é um programma demasiadamente ambicioso, e que arreda a confiança de muita gente. Eu o comprehendo.

« ..... Os ministros todos são politicos e administradores, e os officiaes-maiores são os arranjadores da papellada.

« Dóe, Sr. presidente, ver homens de talento empregados em misteres que se casam perfeitamente com as intelligencias vulgares, com os homens para os quaes os detalhes e as miudezas são tudo.

« E' contra essa organisação defeituosa, esteril, embaraçosa para o ministerio, que eu reclamo, e é por isso que eu quero autorisar o ministerio amplamente para a reconsiderar, de sorte que os ministros tenham tempo de pensar nessas questões gravissimas de actualidade e de futuro, que agitam os espiritos e preparam grandes acontecimentos ao imperio. (*Muitos apoiados*). »

* Eis o texto de um artigo additivo á lei do orçamento, que neste sentido o auctor propoz na ultima sessão da camara temporaria:

« O governo reverá os decretos que regem as secretarias de estado, « no intuito de eliminar as disposições que embaracem a brevidade no « processo e despacho dos negocios, por modo que se consiga economia « de tempo e dispensa de maior pessoal. E, outrosim, o governo formu- « lará uma tabella reduzindo a uma so verba de imposto os varios direi- « tos, emolumentos e taxas, que actualmente se cobram pela expedição « de papeis de qualquer natureza nas mesmas secretarias. Finalmente, « dispensar-se-ha a formalidade do transito na chancellaria e outras egual- « mente escusadas, que se requerem para a validade de certos documen- « tos e titulos; e dar-se-hão instrucções para que se possa facilmente « expedir pelas secretarias das presidencias de provincia os titulos e docu- « mentos de quaesquer graças, nomeações ou concessões do governo im- « perial. »

A'cerca do processo actualmente observado nas secretarias, pronuncia-se deste modo o Sr. visconde de Uruguay, que cita-se justamente por não parecer escriptor suspeito:

« Grande parte dos nossos regulamentos, principalmente dos moder- « nos, são em demasia centralisadores. Pretendem prever e regular as « mais insignificantes minuciosidades e nada deixam ao executor. Este, « manietado nas cousas as mais pequenas, estaca deante de minimas diffi-

Mas para que fazer reservas? porque se não ha de apontar para o mal com franqueza e descrever o vicio em toda a sua extensão? Era isto mesmo o que exprobrava-se á *anti-corn-law-league*, á grande associação que em Inglaterra propoz-se á reforma de velhos abusos commerciaes. Mas, graças á sua pertinacia, a liga triumphou. Nós tambem seremos pertinazes, e do alto da imprensa acompanharemos os desvios e as tortuosidades de nossa administração.

Unamo-nos os homens de bem, os corações generosos, unamo-nos em uma so fé; e, esquecidas as nossas tolas distincções de bandeiras estragadas, combatamos com coragem, com lealdade ás nossas crenças e com esperança no futuro.

Escrevamos em nossos escudos: não transigimos! Não imitemos esses homens descrentes que, para alcançarem o governo, despem logo os vestidos com que brilhavam nas festas da liberdade. Elles não podem levar para ali uma so das tradicções da sua independencia!

Desanimado nas minhas aspirações, resfriado na minha fé no porvir, quantas vezes, comtudo, não phantasio eu que um dos nossos melhores patricios, chamado aos conselhos de Sua Magestade, diria, como Richilieu subindo ao poder: « Les maximes de l'État sont changées! » Sim, é preciso que alguem comece condemnando as maximas em voga! E' preciso que, em vez de minis-

---

« culdades que surgem, receia tomar sobre si a responsabilidade, consi-
« dera-se como simples machina, porque como tal o consideram, e con-
« sulta o ministro. São os papeis extractados na secretaria, dizem sobre
« elles o official, o director da secção, o director geral. São ouvidos o con-
« sultor, o procurador da corôa, a respectiva secção do conselho de estado.

« Na quarta parte nova os campos ara,
« E se mais mundo houvera la chegára.

« Por fim, passados mezes e ás vezes anno, reconhece-se que a questão
« é futil e solve-se. No entretanto ficou por esse tempo parado o seu an-
« damento, e muitas vezes não aproveita mais a solução » (*Ensaio* cit., tom. II, pag. 184.)

terios sem programma e sem doctrinas, e aos quaes se póde impor todos os programmas, haja governos serios e de homens de principios. E' preciso que a dobrez não seja mais uma virtude, nem a velhacaria uma recommendação. E' preciso que se tenha vergonha de mentir, e que saiba-se morrer por amor de suas convicções e da sua lealdade. E' preciso que o governo não seja como uma tutoria exercida entre compadres, mas o desempenho de graves funcções a bem do povo.

Ah! meu amigo, meus votos de patriotismo desvanecem-se inutilmente na atmosphera em que vivemos! Possam elles ao menos correr nas azas dos ventos e contar aos vindouros as minhas queixas e os meus protestos! Possam as minhas tristezas ir abrigar-se nas almas candidas e enthusiasticas da mocidade sonhadora! Possam estas pobres letras, impellidas com esforço, levantar no campo dos abusos um grito de medo, e abrir no coração dos moços a flor de uma esperança!

Sejam os applausos dos mancebos e o vosso juizo magistral a retribuição generosa do amigo

SOLITARIO.

Outubro, 19.

CARTA VI.

SYNOPSE:—Relações do Estado com os estabelecimentos religiosos de ensino.—Considerações geraes.—O aviso de 9 de dezembro.—Espirito do direito antigo.—O alvará de 10 de maio de 1805.—O decreto de 11 de outubro de 1851.

Meu caro amigo.—Como additamento ás questões administrativas suscitadas nas cartas precedentes, seja-me licito dizer algumas palavras sobre as relações do Estado com os estabelecimentos religiosos de ensino.

Nenhuma de minhas cartas precedentes revela o pensamento fixo de contrariar o governo do paiz. Tenho procurado tratar todas as questões sob um ponto de vista geral. Pouco importa para mim a feição politica dos ministerios; o que estudo, o que preoccupa-me, o que discuto, é somente a procedencia dos seus motivos e a natureza de suas acções. Eu esqueço os homens para so lembrar-me dos factos.

Aquelle contra que venho hoje protestar, esteril na apparencia, é na realidade fertil de consequencias assustadoras, e tanto mais que prende-se á doctrina inspirada por uma propaganda audaz no seu fanatismo, insinuante na sua hypocrisia, terrivel nos seus resultados. Trata-se, meu amigo, de um pequeno ponto do nosso direito: « De quem dependem os professores de seminarios estipendiados pelos cofres publicos? dos bispos, do poder executivo, ou de ambos a um tempo? » Eis a minha questão. Enunciando-a, eu vejo-vos quasi rir. Attendei-me, porém; realizar-se-ha talvez o inverso da fabula: o ratinho parirá um monte.

Meu amigo, ha um ponto sobre que todos concordam hoje: a falta de verdadeira piedade religiosa nas classes superiores de

nosso povo, desde os cortezãos até os capitalistas. Ora, partindo deste facto, pergunta-se: Qual o caminho para entrarmos em uma reforma de costumes, na verdade da religião? E' manifesto que esse caminho não póde ser outro sinão o inverso daquelle que gradualmente nos trouxe ao estado deploravel que lamentamos. Mas, na designação delle, é que reside a difficuldade. Dizem os padres e os beatos que o amortecimento das crenças é, no Brasil como na Europa, o resultado proximo do regimen livre, politico-social, dos tempos modernos. Os homens de espirito forte, porém, contestam, sustentando que foi o abuso ou excesso de religião que matou a religião. Francamente o digo, eu penso como estes ultimos. Sim, foram os horrores do sancto-officio, os absurdos da censura, o ridiculo de um culto exterior exagerado, as pretenções clericaes e o espectaculo, ainda hoje subsistente, da immoralidade, da intolerancia e do feudalismo reinando em Roma, foram essas as causas tristissimas da reacção impia que hoje ostenta-se.

Como, porém, pretende-se combater este mal? justamente resuscitando as mesmas práticas embusteiras e attentatorias da liberdade humana, que lhe deram nascimento. Com effeito, meu amigo, si é preciso reviver o zelo religioso, deem ao povo uma instrucção innocente e util, que facilite e prepare os habitos de trabalho; e, por outro lado, sejam os ministros do altar, os padres, verdadeiros servos de Deus, intelligentes e cultos, e não escravos da ignorancia, da avareza torpe e de vicios mais torpes ainda. Seja o povo civilisado e trabalhador, e o padre um homem illustrado, verdadeira imagem do ministro divino, como a comprehendem e executam os sacerdotes inglezes. Ao contrario, porém, fundou-se, sobre a base do interesse pecuniario, uma propaganda, cujo fim é, não tornar o povo mais religioso, porém fazer a religião mais rendosa. Essa propaganda, meu amigo, que tem o seu club na Sancta Casa da Misericordia, as suas filiaes em todas essas irmandades e corporações religiosas que ahi formigam, e os seus agentes no

padre lazzarista, na irmã de caridade, nos thesoureiros, procuradores, administradores, provedores, etc.; essa propaganda de crucifixos e enormes rosarios pendentes, de opas, tochas e foguetes, filha legitima do cilicio, do sambenito e da fogueira; essa propaganda sinistra está imminente sobre nossas cabeças, ameaçando substituir o luzeiro da liberdade pela cegueira do fanatismo, e transformar a sociedade brasileira no vasto convento que ja foi Portugal.

Nada é mais curioso do que o modo por que o fanatismo se tem insinuado. Ha poucos dias, nesta propria côrte, uma menina, que brilhava na flôr da mocidade e que podia preencher no mundo o lugar mais piedoso de mulher virtuosa, de esposa dedicada, de mãi desvellada, uma menina de familia distincta arrojava-se, com uma firmeza terrivel, ás sombras mortuarias do claustro. E isto applaudiu-se, festejou-se e admirou-se! Disserte como queira o nuncio da Sancta-Sé; nós conhecemos bem o fim ultimo dessa theoria ascetica, jezuitica e hoje lazzarista, segundo a qual o mundo é um *lôdo* que a *virgem*, branca pomba, não póde habitar.—Qual é o Deus terrivel, padre, que póde exigir da belleza, da mocidade e da virtude o sacrificio pagão de sepultar-se em um templo, impossivel pàra o mundo e inutil para si-mesma?

Quando eu medito em factos desta natureza; quando considero no progresso espantoso do fanatismo adjudado pela ambição de influencia e avareza de dinheiro; quando imagino que foi assim que essa verdadeira peste estragou, annullou e corrompeu o Mexico, tornando impotentes os esforços generosos dos liberaes para a reorganisação de um paiz democratico; quando attendo para o amargor e o perigo das luctas religiosas, em regra as mais sanguinolentas e as mais selvagens; quando, finalmente, estudo a feição reaccionaria do seculo em que vivemos, meu coração comprime-se, e um terror involuntario intristece minha alma. Levantemo-nos, meu amigo, e apressemo-nos em combater o inimigo invisivel e

calado que nos persegue nas trevas. Elle se chama o espirito clerical, isto é, o cadaver do passado: e nós somos o espirito liberal, isto é, o obreiro do futuro.

Difficil fôra por certo minha tarefa si quizesse dar á questão o largo disinvolvimento que exige. Mais habeis pennas a teem estudado em seu complexo. Eu so pretendo consideral-a debaixo de um ponto de vista.

Este lado do assumpto não é menos importante que os outros. Meu proposito é assignalar a natureza de uma nova conquista que o poder espiritual fez sobre o governo civil. Uma portaria do Sr. ministro do imperio acaba de reconhecer nos bispos a faculdade de dar licenças, embora dependentes do assentimento do poder temporal, aos professores de seminarios estipendiados pelos cofres publicos. Considero isto uma inconveniencia politica, um erro contra direito expresso, e mais ainda um novo passo avante do fanatismo, que até ja pôde installar-se nas altas regiões do estado.

Na ordem de ideas, que acima esbocei, a mais ligeira vantagem conseguida pelo espirito clerical, que é o espirito da humildade e da paciencia, deve ser combatida com energia. E', com effeito, a pouco e pouco, por meio de disfarces e com branduras, que o sacerdotalismo vai ganhando o terreno da sociedade. Esta carta é um protesto que vos dirijo contra o adversario commum.

Reflectindo sobre o acto em questão, vejo estender-se a meus olhos um campo cada vez mais vasto. Um assumpto pouco interessante, á primeira vista, prende-se a muitos outros do mais elevado alcance. No fundo está a questão religiosa; e é comprehendendo assim o meu pensamento, que um desconhecido, cujo auxilio agradeço, escreve-me remettendo o trecho curioso seguinte, extrahido de uma carta de Portugal publicada n'uma folha ingleza acreditada: « Desde que as irmãs de caridade francezas, com os seus confessores lazzaristas, tiveram licença para arranjarem-se em

Portugal, uma reacção manifesta tem tido lugar no velho partido catholico romano. Uma associação aristocratico-papista, que existe de ha muito em França e Hespanha, ja estendeu as suas ramificações para Portugal. A commissão central em Lisboa tem alguns ramaes bem organisados nas provincias. E' composta de muitos dos altos funccionarios da egreja e do clero parochial, da alta fidalguia, de *pessoas favoraveis á União Iberica*, de fanaticos sem juizo, de *jezuitas francezes* que se teem estabelecido em Portugal nestes dous annos ultimos, e das irmãs da caridade francezas, que são bem conhecidas como os mais habeis predecessores do jezuitismo, e especialmente o são aqui, acompanhadas, como teem sido, pelos seus padres lazzaristas. Para esta associação poderosa ha um auxiliar efficaz na instituição caritativa de S. Vicente de Paulo, a qual, pelo accesso de que gozam os seus membros no recinto das familias, e pelas informações que sabem colher dos negocios mais reservados, tem grande influencia nas classes média e baixa. Os esforços dessa grande associação, *União Catholica*, são dirigidos contra todas as instituições liberaes, tanto religiosas como politicas, e a Inglaterra e o protestantismo são atacados com injurias até ridiculas. »

Esta noticia do disinvolvimento, que ha tido em Portugal a propaganda funesta de que tratei acima, confirma-me no proposito, em que estou, de atacar com a maior energia qualquer dos signaes precursores da invasão do mal em nosso paiz.

São geralmente os governos os primeiros agentes da seita theocratica; e, pelas opiniões e doctrinas que elles fazem circular, é que de ordinario estrea o jezuitismo. Porque, com effeito, nestes infelizes povos da raça latina, o governo raras vezes consubstancia-se com os interesses do povo, com o espirito de liberdade, com as tendencias democraticas do seculo, e deixa de aspirar ao absolutismo, á omnipotencia, á superintendencia universal. Ora, os padres, ou antes os emissarios do papismo, sabem que é justamente lisongeando

o poder e inspirando-lhe o seu espirito tenebroso, que elles comerão dizimos gordos, desfructarão ricas prebendas e possuirão enormes bens e grande dominio.

E' preciso, pois, attender cuidadosamente para cada um dos actos do nosso governo em suas relações com a egreja.

Desde muito que pésa uma suspeita de ultramontanismo, com offensa de nosso direito público, sobre alguns dos estadistas brasileiros. As difficuldades que incontrou e o modo incompleto por que, afinal, promulgou-se a lei dos casamentos a catholicos, confirmam esta suspeita. Parece que tambem o actual Sr. ministro do imperio deixou-se dominar pelas doçorosas e evangelicas amabilidades da nunciatura, tão habilmente imitadas na Sancta Casa de Misericordia. Parece que elle tambem acredita que o papismo, repellido de toda a parte, deve incontrar no Brasil outro Portugal.

A these que o Sr. ministro escreveu no aviso de 9 de dezembro ultimo, dirigido ao presidente do Maranhão, é a seguinte:

Podem os bispos conceder licença aos lentes dos *seminarios;*

Para que a licença produza todos os seus effeitos (percepção de vencimentos, antiguidade, etc.), depende de *assentimento* da autoridade civil.

Toda a nossa argumentação versará sobre as palavras sublinhadas; e, para que não haja engano ácerca de meu modo de pensar neste assumpto, permitti-me expôr algumas considerações preliminares.

A liberdade, quero dizer, a ausencia de ingerencia do governo é, para mim, a lei suprema e a primeira necessidade da industria que se chama instrucção. A instrucção do clero, o ensino religioso, em theoria, está nas mesmas condições; isto é, deve ser dada em estabelecimentos não subvencionados pelo governo, não inspeccionados por elle, mas sustentados pelos fieis e dirigidos pelos bispos. Deste modo, em theoria, no meu systema politico-economico, no

dominio da liberdade real, não so o governo não tem estabelecimento algum de ensino, deixando livre o exercicio dessa industria aos particulares, como ainda nenhum estabelecimento de tal natureza, e portanto os mesmos seminarios, recebe auxilios nem está obrigado á superintendencia da policia administrativa, como os não recebe nem lhe está sujeita qualquer officina, qualquer empreza industrial. Torno a repetir, porém, que eu fallo em theoria, isto é, sob o imperio de uma organisação que so o futuro realisará. Entretanto, porém, na actualidade, a theoria soffre limitações. Em primeiro lugar, o estado tem institutos seus de ensino; depois, elle auxilia a muitos outros, seculares ou religiosos; e, finalmente, as leis concedem-lhe uma grande influencia nos estabelecimentos subvencionados e até naquelles que o não são. Ora, nesta ultima proposição comprehendem-se tambem os seminarios. Quando o estado presta-lhes auxilios pecuniarios, elle reserva-se o direito, não so de regularisar o ensino, como de nomear os professores. Quando o seminario não recebe dinheiro dos cofres publicos, ainda cabe ao governo o mesmo direito de inspecção, que exerce relativamente a quaesquer escolas ou collegios particulares.

Antes de apoiar na lei escripta estas proposições e de deduzir as consequencias que incerram contra a doctrina do Sr. ministro do imperio, permittí-me uma observação que explique melhor todo o meu pensamento, com a franqueza de que não usam os ultramontanos.

Eu penso como Lamennais, como Montalembert, como o conde de Cavour, como todos os adeptos do catholicismo, mas não do papismo:—A egreja deve e ha de ser um dia plenamente livre no exercicio de sua missão religiosa; para ensinar e para officiar, ella não precisará no futuro de encostar-se ao braço secular, ou de supportar a sua vigilancia. Entretanto, porém, quando a egreja não quer despojar-se do poder temporal na Italia, dos auxilios pecuniarios do estado em todos os paizes catholicos, e dos privilegios de

antiga intolerancia que ainda sustenta sobre casamentos civis, etc.; entretanto, digo, é impraticavel a maxima: Egreja livre no estado livre.—A liberdade de ensino, como todas as mais, so póde caber á egreja catholica quando ella achar-se collocada no mesmo pé de egualdade perfeita com todas as outras perante o estado. Para mim, a organisação religiosa ideal é a dos Estados-Unidos: todas as seitas são permittidas, e nenhuma é subvencionada nem inspeccionada. Eu comprehendo, meu amigo, que os italianos promettam ao papa e aos cardeaes pagar-lhes um grande estipendio, uma vez que o summo-pontifice abdique o poder temporal: fazem elles um sacrificio pesado por uma grande vantagem no presente. Mas, em theoria, quero dizer, no futuro, nem esse mesmo privilegio póde pertencer á Sancta-Sé.

Assim, na attitude de desconfianças do estado para com a egreja, com os receios de uma reacção ultramontana, theocratico-feudal, e na presença da pertinacia com que a Sancta-Sé defende todas as suas antigas pretenções, não faltam argumentos para sustentar nas mãos do poder secular as faculdades que as leis concedem-lhe para vigiar ou dirigir o ensino religioso. Essas faculdades, relativamente á instrucção clerical, poderiam e deveriam mesmo subsistir ainda quando se promulgasse a mais vasta liberdade para a instrucção secular. E' deste modo que eu encaro o nosso direito público ecclesiastico sobre a questão vertente.

A ingerencia administrativa sobre todos os seminarios, subvencionados ou não, é um dos direitos do padroado. Sem adduzir o espirito das leis, como o explicam Gabriel Pereira e outros jurisconsultos, existe, entre os monumentos da legislação antiga, um que julgo muito interessante recordar. O alvará de 10 de maio de 1805, verdadeiro assento da questão, contém as seguintes ideas fundamentaes: I. O ensino do clero era antigamente ministrado em Portugal pela universidade de Coimbra; ora, a universidade sempre esteve, excepto em alguns tempos deploraveis do seculo XVII,

sob a suprema inspecção dos reis. II. Os reis de Portugal sempre exerceram o direito de fazer instruir-se o clero, mesmo coagindo-o. III. A recommendação do concilio Tridentino, cap. 18 da sess. 23 *de reform.*, sobre o estabelecimento de seminarios, foi ouvida pelos reis de Portugal, que tomaram a si crear instituições dessa natureza.

Com effeito, no proemio do alvará, leem-se estas palavras significativas: « Conhecendo os Srs. Reis quanto importava que o clero.... fosse perfeitamente instruido na sciencia theologica..., fundaram a Universidade de Coimbra, creando nella cadeiras para as lições de theologia; attrahindo a ellas discipulos por meio de honras, etc..., e reformando estes estudos, quando se achavam em decadencia, como o fez o Sr. Rei D. José, na restauração das sciencias, na qual restituiu a de theologia a seus verdadeiros principios, deu methodos e instrucções luminosas para o seu bom ensino.... » Deste trecho importantissimo vê-se que os reis de Portugal sempre dirigiram o ensino do clero, incitando-o e obrigando-o. Diversos artigos do alvará dispoem sobre o meio de obter discipulos para a faculdade de theologia, tirando-os d'entre os dos seminarios, fazendo neste sentido recommendações aos prelados. O direito da corôa era a esse respeito tão extenso, que os reis sempre exerceram inquestionavel e imperturbadamente a attribuição de vigiar e regularisar a instrucção dos ecclesiasticos: é o que claramente se deprehende das palavras do proemio relativas á faculdade de theologia, cujo methodo de ensino e ordem de estudos os reis podiam mudar e mudavam, como o fez D. José, considerando aquella uma parte integrante da universidade de Coimbra. As disposições seguintes esclarecerão melhor este ponto.

No final do proemio, aonde o rei se intitula *Protector da Egreja e dos Canones,* diz-se que o objecto do alvará é pôr em prática uma medida do papa Honorio III, em virtude da qual devem os bispos mandar á faculdade de theologia discipulos provectos dos semina-

rios, afim de se aperfeiçoarem e virem a ser mestres desses seminarios. E' o que dispõe e ordena o art. 1.° Regula o art. 2.° como deva ser feita a escolha dos clerigos que hajam de receber dos prelados cartas de missão para a universidade.

O art. 5.° occupa-se dos seminarios, cuja fundação recommenda; e, na sua segunda parte, impõe aos bispos o seguinte preceito: « Os prelados não limitarão esse utilissimo e necessario instituto (o dos seminarios) tão somente á educação e instrucção de certo numero de meninos na grammatica e no canto, mas o regularão de modo que os seminarios sejam considerados como escolas do clero diocesano, onde os ordenandos venham formar-se nas letras e nas virtudes.... »

O art. 6.°, completando o pensamento do antecedente, é ainda mais formal. Diz o artigo : « Para estes fins haverá nos seminarios um curso de tres annos..., o qual constará de lições de.... Este curso será regulado na conformidade dos Estatutos theologicos e canonicos da Universidade (de Coimbra), e acompanhado, etc... »

O alvará ainda vai adeante, e no seu art. 7.° sente-se toda a força da superintendencia administrativa, toda a extensão do direito do padroado. « Sendo os seminarios, diz o artigo, o centro da instrucção de todo o clero em cada uma das dioceses, não poderão os prelados entregar o governo delles a alguma ordem religiosa ou congregação de qualquer instituto que seja, sem minha especial licença, a qual não darei sem primeiro ouvir os respectivos cabidos das cathedraes e o procurador da minha real corôa ; mas, deverão ser governados e dirigidos por sacerdotes e ministros do clero secular... que tenham a discrição, a prudencia e as luzes necessarias.... » Esse artigo é de um alcance extraordinario ; e parece que si não teve em vistas a sua previdente disposição quando consentiu-se o bispo de S. Paulo, e não sei si o de Marianna tambem, entregar o respectivo seminario á direcção de lazzaristas.

O art. 8.° do mesmo alvará recommenda aos prelados que esco-

lham os mestres dos seminarios dentre os clerigos approvados na faculdade de theologia.

O art. 9.° é de uma clareza incontestavel. Ordenando que se cumpram sem demora as determinações contidas nos anteriores, termina assim: « E para me constar que assim se cumpriu, todos os prelados no fim do termo prefixo me darão parte do estado dos seus seminarios, e dos estudos do clero, afim de os auxiliar no que for necessario para a inteira execução do que tenho disposto.»

O art. 12.° final, repetindo diversas recommendações aos prelados quanto aos auxilios pecuniarios, diz deste modo: « E do juizo que fizerem de tudo me darão conta dentro do praso de quatro mezes para resolver o que mais convier. » E accrescenta em seguida: « Os prelados me informarão com a brevidade possivel, ajunctando o seu parecer sobre o que convém ordenar a bem dos ditos estabelecimentos. »

Paremos aqui. Os direitos do padroado sobre o ensino religioso não podiam ser mais claramente definidos do que se acham pelo alvará de 10 de maio de 1805, que deviam trazer na memoria todos os nossos ministros. Dir-se-ha, porém, que essa legislação caducou com a nossa independencia, ou que os direitos do padroado portuguez não se transmittiram ao governo brasileiro nem foram confirmados nelle? E' esta uma objecção cujo valor so fôra incontestavel si as leis constitucionaes do imperio houvessem reconhecido á egreja no Brasil mais liberdade do que gozava em Portugal. Entretanto, a carta de lei de 20 de outubro de 1823, pela qual a assemblea constituinte declarou que a legislação do imperio abrange as leis portuguezas até 25 de abril de 1821, comprehende, e *ipso-facto* confirma, o citado alvará de 10 de maio de 1805. Ainda mais: o nosso direito público constitucional não exceptua as casas de educação ou ensino religioso, theologico ou dogmatico, da ingerencia administrativa, superior ou provincial. O acto addicional, art. 10 § 2.°, declara que ás assembleas provinciaes compete

legislar sobre instrucção pública e estabelecimentos proprios a promovel-a, exceptuando apenas as faculdades de medicina, os cursos juridicos, academias existentes e outros institutos que para o futuro se crearem por lei geral. Não se deve concluir desta regra e da excepção, que os seminarios, tirante os fundados pela assemblea geral, acham-se sob a guarda e a vigilancia dos poderes locaes? E não pareça isto extraordinario, visto como o § 10 do artigo citado confere ás mesmas assembleas provinciaes a faculdade de legislarem sobre as casas de soccorros públicos, *conventos* e quaesquer associações politicas e *religiosas*.

Ora, este direito de suprema vigilancia sobre os seminarios, que eu sustento como uma das attribuições do nosso poder civil, é o que se incontra em outros paizes, e particularmente em França. Em um aviso do conselho de estado dessa nação catholica, de 25 de fevereiro de 1835, lê-se o seguinte: «Os seminarios, ainda que collocados, como estabelecimentos religiosos, sob a immediata inspecção dos bispos, acham-se sujeitos, todavia, como todos os estabelecimentos publicos de que fazem parte, á alta tutella do governo, á sua inspecção e vigilancia, assim como gozam de sua protecção.» Esta era a antiga jurisprudencia, corroborada depois da concordata de Napoleão e do seu decreto organico, como o explicam Portalis, Vuillefroy e outros.

Mas, no Brasil, quando o seminario é subvencionado pelo estado, a ingerencia administrativa ainda vai mais longe; estende-se mesmo á nomeação dos professores, e, portanto, ás licenças e aposentadorias. Eu deduzo esta doctrina do decreto de 11 de outubro de 1851 que reorganisou os seminarios do Pará, Bahia e Marianna, creando cadeiras novas, dotando os professores, etc. No art. 6.°, o decreto regula a ordem dos lentes e seus substitutos, a contagem do ordenado e perda delle. Mas é o art. 5.° que resolve a questão. *Os lentes e os compendios*, diz o artigo, *serão propostos pelos respectivos bispos, e approvados pelo governo*.

Este preceito do decreto de 1851 é altamente razoavel. Si é o governo quem paga os professores e quem responde pelas despezas do seminario, deve ser elle tambem quem nomêe aquelles e regularise este. Nada mais logico. Si o bispo quer ser o unico designador dos lentes e o seu arbitro, então desista dos subsidios que o governo paga. Ora, o maior comprehende forçosamente o menor. Si o governo é quem nomêa o professor, este é um empregado público como outro qualquer ; e, portanto, é ao governo exclusivamente que elle deve solicitar licenças, aposentadoria, etc.

Assim, pois, são fóra de todo o fundamento a paridade estabelecida, pelo aviso do Sr. ministro do imperio, entre os parochos e os professores de seminarios subvencionados, e a consequencia que d'ahi deduz acerca da faculdade de lhes concederem os bispos licenças, que so dependem de assentimento do governo para a percepção do ordenado e cómputo da antiguidade, e não para que se torne effectiva a ausencia do lente. O parocho é um delegado do bispo e um funccionario do estado, simultaneamente. Mas o professor de seminario, nomeado e pago pelo governo, é apenas um empregado público. Não ha pois, analogia alguma. O bispo so exerce plena autoridade sobre os professores do seminario que não é estipendiado, do mesmo modo que qualquer director de um collegio particular.

Dir-se-ha, meu amigo, que a disposição do decreto de 1851 é applicavel somente aos seminarios do Pará, Bahia e Marianna? E porque não ha de ser uma regra geral, extensiva a eguaes seminarios subvencionados?

Finalmente, julgar-se-ha inutil, sem resultados práticos, a opinião em que estou insistindo? E' facil reconhecer o contrario. Meu fim é fazer valer a autoridade do governo nesses verdadeiros fócos de fanatismo e materialismo, que se chamam seminarios. E' preciso que, sobretudo quando o estado os subvenciona, saibam os professores e saibam os bispos que a direcção suprema pertence ao go-

verno. E' este o unico remedio que eu descubro contra os perigos que ameaçam a sociedade de parte do ensino religioso. Faz-se necessario que o governo do paiz não dispa-se dos meios de oppôr barreiras á propaganda reaccionaria que tambem ja domina os seminarios. Para expellil-a d'ahi sobram-lhe armas na legislação. Não abdique o governo, antes faça valer os recursos que lhe fornece a lei.

Quem isto escreve não é um protestante. Vós podeis attestar a fidelidade que sempre consagrou ao catholicismo, e ainda consagra, vosso amigo, o

SOLITARIO.

Dezembro, 24.

CARTA VII.

SYNOPSE :— Ainda o estado e os estabelecimentos religiosos de ensino.— Respostas a objecções.— A liberdade do poder espiritual e as restricções actuaes.

Meu illustre amigo. —Eu não evito a luz do dia sinão porque sou daquellas naturezas que so apaixonam-se pelo desconhecido. Eu não cubro o rosto com a viseira escura do anonymo sinão porque, na minha edade, e com as minhas tristezas, é mais prudente fallar da solidão, como de um oraculo. Si não fôra o receio de fixar a attenção mais sobre o escriptor do que sobre o assumpto, assignaria o meu nome como a resposta mais formal á accusação de protestante ou de atheista, que parecem dirigir-me os escriptores ministeriaes do *Jornal do Commercio* de ante-hontem. A proposito, citarei uma anedocta.

Era em 1858, e movia-se no grande parlamento inglez o importante debate sobre a revolta dos indigenas no Indostão, que os partidarios de Palmerston e Russell escolheram por campo de batalha contra o ministerio Derby. Lord Shaftsbury, tão conhecido por sua religiosidade sincera e zelosissima, reunira, em um domingo á tarde, em seu castello, os membros do parlamento infensos ao governo. No dia seguinte, Lord Derby, com aquella argucia e fina zombaria que tanto distinguem a sua rara eloquencia, permittiu-se a liberdade de brincar com o seu nobre collega, por ter elle, tão conhecido por sua piedade, infringido o preceito occupando-se em um domingo de negocios profanos. A censura foi tão direita ao alvo, que Lord Shaftsbury julgou-se na obrigação de mandar publicar nos jornaes o canhenho contendo a indicação dos serviços religiosos, em que se occupára durante

aquelle dia, como lhe era habitual. Os correspondentes do *Jornal* collocam-me quasi na mesma necessidade de mostrar a minha fé de officio religiosa. E vós sabeis que poderia fazel-o sem vexame. Prezo-me de ser catholico; e si não alardeio piedade fingida, procuro cumprir os preceitos sagrados. Meu zelo, como o do nobre inglez, não me permitte deixar de meditar sobre as escripturas e de ouvir a missa em qualquer dia sanctificado.

Mas a these que sustento nada tem que ver com os dogmas, com os principios, com as bases catholicas. Disse eu: — Em theoria, não ha religião privilegiada, como as não póde haver inspeccionadas. Ou, por outra, não ha o que se chama religião do estado, culto estipendiado e requerido como condição para o exercicio de certos cargos; ao contrario, a theoria consagra a liberdade e a egualdade para todos os cultos, assim como exige que cada qual pague, de sua bolsa, os serviços do padre, e do padre que lhe convier, como se pagam os do medico, do advogado, do professor. Ora, esse regimen, que era o primitivo da egreja romana, que ainda é o seu modo de existir nos paizes protestantes, mahometanos, etc., não affecta em nada a verdade e a realidade do catholicismo nesses mesmos paizes; e eu dou por testemunhas, no dominio dos factos, a Irlanda e, entre os doutores, o respeitavel padre Passaglia no seu livro contra o poder temporal da Sancta Sé.

Depois de assentar essa these, procurei approximar-me da questão relativa aos professores dos seminarios estipendiados; e dice, fallando theoricamente tambem, que o estado não é instituido para instruir o povo nisto ou naquillo; que o ensino constitue uma industria, ou, si preferem esta palavra, uma profissão dos particulares como outra qualquer; que, portanto, o estado não póde monopolisar o ensino, nem contrariar as leis da livre concurrencia fornecendo-o, gratuitamente ou mediante paga, em iustitutos seus; que, finalmente, o estado não póde impedir que a

egreja ensine o que quizer, e aonde quizer, sem dependencia nem á custa delle.

Eis-ahi a theoria, ou por outra, a aspiração do futuro. Mas as circumstancias do presente restringem os limites do ideal, e nisso consiste o aperfeiçoamento humano, a lei do progresso, do andamento gradual. Ora, quando a egreja é constituida theocraticamente, vive das tradicções feudaes, e abraça-se aos symbolos da edade média como se foram a imagem fiel da sua origem divina ou o typo do seu futuro; quando a egreja, caracterisada pelo odio violento, pelo scepticismo corruptor, pelo materialismo vulgar e pela tenacidade fatalista do cardeal Antonelli, reage contra o seculo em vez de abraçar-se com elle, e entrega a cadeira de S. Pedro, sobre cujos fechos d'oiro descêra um raio da liberdade, ás mãos polluidas do sangue derramado em Napoles, expondo aos olhos de todos esta triste contradicção: 1847 e 1861; quando os emissarios de Roma vagueam de porta em porta, de cidade em cidade, cobrindo com o manto escuro da hypocrisia selvagem a face illuminada dos filhos do seculo XIX; quando a reacção ostenta-se e o fanatismo desce do alto, é justo, dicemos nós, é necessario, repetimol-o hoje, que o governo encare a egreja catholica com o olhar da mais profunda desconfiança, e não lhe deixe subir o primeiro degráu do favor para que ella, galgando em um pulo a escada, não tome-nos de improviso todas as avenidas da libertação.

A lei, isto é, o alvará de 10 de maio de 1805 e o decreto de 11 de outubro de 1851, dá ao governo uma grande ingerencia nos seminarios, e, quando são estes subvencionados, faz os professores dependentes do poder civil. Logo, concluimos nós, o professor de um instituto religioso que o estado subvenciona, é com razão nomeado pelo governo; logo, é um funccionario público, haja ou não proposta do bispo, e seja ou não ella respeitada; logo, o professor depende so do governo; logo, so a este póde

solicitar licenças; logo, para obtel-as, como para conseguir jubilação, so ao poder civil deve o professor dirigir-se; logo, finalmente, é abusiva e condemnavel a prática, autorisada ou introduzida pelo aviso de 9 de dezembro ultimo, de os bispos concederem a licença e darem apenas os ministros o assentimento.

Creio, meu amigo, que não podia ter collocado a questão de um modo mais sério, nem expressado o meu pensamento com mais franqueza. Entretanto, sabeis de que me accusa o communicante do *Jornal do Commercio?* De uma nova herezia, de tendencias reformistas ou anglicanas, de prégar um novo schisma. Eis as suas palavras; avaliai-as: «Emquanto a redacção assim se occupa, deixa entregue aos seus correspondentes a grande prédica anticatholica que tomou ella a seu cargo; porque, emfim, o Brasil para ser feliz, para gozar devéras do *self-government*, esse sonho do liberalismo, *deve ter sua lithurgia e seus livros de rezas decretados e modificados pelas camaras legislativas* e ver o seu governo, como o da Inglaterra e dos Estados-Unidos, *decretar jejuns, orações, penitencias*, nos dias de solemnidades ou calamidades publicas; nisso vai o progresso liberal». Vêde como se faz justiça ás opiniões alheias! Eu que préguei a maxima liberdade theorica, sou accusado da autocracia mais violenta; e, porque sustento que em um estabelecimento que o estado inspecciona e paga, é elle o unico superior, segue-se que proponho uma reforma religiosa á anglicana! Ao contrario, fallei em nome das leis escriptas, recordei o direito patrio, e fiz valer a prerogativa do padroado; e accrescentei que, si os bispos querem a liberdade plena, dispensem tambem os auxilios do imposto: serviço por serviço, concessão por concessão.

Demais, a impugnação do communicante não é feita com seriedade; e é curioso vêl-o citar o texto: *Ite et docete omnes gentes*, para resolver uma questão que so consiste em saber si um instituto pago pelo estado depende ou não do estado. Objectar-se-ha que não póde o estado ter faculdades ou estabelecimentos em que

leccionem-se a theologia, o canto gregoriano, a historia sagrada, como tem outros em que ensina-se o justo e o injusto, as linhas e os planos, os mysterios do seio da terra e os segredos dos astros que gyram no espaço?

Si o communicante do *Jornal* parece rir-se de que nos tenhamos occupado da questão religiosa, como zomba do vosso illustre colloborador que tratou brilhantemente da guerra dos Estados-Unidos e da escravatura; si está o seu estylo e o geito de sua phrase trahindo o profundo scepticismo do escriptor, ao menos póde-se ler com agrado o artigo do correspondente da mesma folha que assigna-se *Justus*. O cavalheiro que traçou essas linhas tem uma idea elevada da missão da imprensa e comprehende todo o alcance das questões. E' um espirito livre, como parece um homem bem educado, que não desvirtua as opiniões que combate, refere com fidelidade os factos e estende a sua linha de batalha com franqueza *.

Isto não é commum em nosso paiz. Podem as opposições exagerar-se; mas não é lamentavel que sejam os agentes do governo os primeiros a torcer os raciocinios do adversario e a jogar o insulto como argumento?

---

* Eis algumas palavras do escriptor ministerial a que refere-se o texto:

« Entre as melhores publicações da nossa imprensa diaria figuram, « desde algum tempo, os artigos publicados no *Correio Mercantil* com o « titulo de—*Cartas de um solitario.*

« O patriotismo e illustração do seu autor, e a gravidade da linguagem « com que tem elle discutido algumas das mais importantes questões poli- « ticas, administrativas e economicas, dão-lhe incontestavel direito a ser lido « com especial attenção e apreço, tanto mais subido quanto é certo que são « hoje, infelizmente, bem raros em nosso paiz os escriptos desse genero.

« Pela nossa parte, temos sempre acompanhado, com o devido in- « teresse, as reflexões do *Solitario*, e, si em um ou outro ponto não « estamos de perfeito accordo com as suas doctrinas e apreciações, si « algumas vezes mesmo tem-nos parecido demasiadamente severa e « pungente a sua critica, não deixamos jamais de prestar homenagem ao « saber e lealdade do escriptor que tem creado para a imprensa opposi- « cionista um modelo digno de imitação. »

Concordamos, o correspondente e eu, em dous pontos: na liberdade de todo o ensino e na conveniencia politica de não privar-se o estado dos meios de inspeccionar a egreja facultados por lei. Entretanto, diz elle, o aviso de 9 de dezembro não offende em nada o direito existente. Eis a nossa divergencia. Com effeito, permitti-me repetil-o: pode-se deixar de considerar funccionario público o professor, nomeado pelo governo, de um seminario por elle estipendiado? O seminario e o professor não perdem assim o seu caracter privado? Isto posto, quem fica sendo o superior de taes professores: o bispo, chefe honorario do estabelecimento, ou o governo? E a quem, portanto, cabe o direito de dar licenças sinão áquelle que faz a nomeação? Não se diga que nenhuma vantagem existe em dar-se ao estado uma ingerencia poderosa nos seminarios subvencionados. Seria desmoralisar o poder civil prival-o de fazer valer a sua autoridade sobre os institutos que vivem á custa delle. E esse enfraquecimento da autoridade traduz-se em arrhas ao espirito clerical, á propaganda jesuitica.

Vou terminar, meu amigo. Lamenta-se que o meu ideal de liberdade seja o atheismo do estado. Mas, pergunto: si o estado deve ter uma religião sua, não é mister que tambem torne privilegiado este ou aquelle systema mechanico, este ou aquelle processo agricola, esta ou aquella escola philosophica, de musica ou de pintura? Demais, o que é o estado sinão o representante e, por assim dizer, o commissario de uma nacionalidade, cujas funcções limitam-se a manter a ordem e distribuir a justiça? E, si não póde-se impôr á nacionalidade uma crença unica, póde-se permittir que o seu mandatario sustente uma religião privilegiada? *

---

* O principio da liberdade plena de consciencia e de culto é o que o autor procurou sustentar em dous artigos, a proposito de um facto caracteristico da omnipotencia administrativa em nosso paiz. Eis os artigos:

Eu torno a lembrar a minha these: liberdade para todos e privilegio para ninguem. Emquanto, porém, a propaganda sacerdo-

---

I.

Tendo o Dr. Kalley mandado imprimir em Londres um folheto religioso sob o titulo *O ladrão na cruz*, a alfandega desta côrte prohibiu o despacho dos exemplares. A alfandega deu por motivos: 1.°, a estampa collocada na frente do folheto, que lhe parecia desrespeitosa, representando o ladrão suspenso á cruz por meio de cravos, como o fôra Nosso Senhor Jesus Christo, e não por cordas, conforme a tradição; 2.°, a mesma natureza do escripto, que, diee a autoridade fiscal, insinua sobre a remissão dos peccados a doctrina calvinista ou a dos methodistas; 3.°, finalmente, o facto de conterem-se taes cousas nas disposições do art. 516 do regulamento de 19 de setembro de 1860.

Isto recordou-nos logo factos identicos, praticados anteriormente pela alfandega. Uma vez mandou-se prohibir a sahida dos exemplares do celebre romance de B. Stowe, a *Cabana do pai Thomaz*, que, todavia, mandaram vender em hasta pública, graças á mais flagrante contradição! Conta-se tambem que, certo dia, um feitor carola, examinando caixas de perfumarias, incontrou sabonetes finissimos trazendo a effigie ou a legenda de Pio IX: para logo o zeloso catholico ergueu um grande brado contra a iniquidade; e é facto que, indo o negocio ter ao ministro, este felizmente, homem de letras e desabusado, mandou levantar o interdicto da alfandega, attendendo que a marca citada importava uma recommendação para os objectos, como vê-se a cada passo.

Isto não merecia mais do que um inflexivel ridiculo si não constituisse um attentado formal contra as liberdades garantidas por lei. Todo o dia o poder executivo assignala a sua existencia neste paiz por uma nova conquista a bem do regresso, por uma nova invasão. O que, em summa, conteem esses decretos que as fabricas ministeriaes produzem aos milheiros? absorpções, concentração, regulamentarismo, tyrannia. D'entre elles, o novo regulamento das alfandegas do imperio não é o menos fertil desses abusos. Mais insupportavel ainda do que as disposições dos regulamentos é a maneira vexatoria e exagerada por que os observam os seus executores.

O decreto de 19 de setembro citado prohibe, no art. 516, o despacho de *qualquer objecto de esculptura, pintura, ou lithographia, cujo assumpto seja obsceno ou offensivo á religião do estado*, da moral e bons costumes, ou que esteja comprehendido nas disposições dos arts. 90, 242, 244, 278 e 279 do codigo penal. Quanto aos impressos, prohibe *somente* as obras contrafeitas, nos termos das leis em vigor. Ao folheto do Sr. Kalley precede uma gravura: está ella no caso do art. 516? Acreditou a alfandega que sim, mas não sabemos em que possa fundar-se. A gravura representa, como dicemos, o ladrão na cruz; mas, diz a alfandega, mos-

tal accende o facho do fanatismo contra o espirito secular, é preciso oppôr embaraços ao seu progresso tenebroso. A egreja deveria ser

---

tra-o preso por cravos, não por cordas. Examinamos os evangelhos e não lemos em nenhum o versiculo em que tenha-se escripto a maneira por que foram crucificados os dous ladrões. A unica differença entre a crucificação de Christo e delles consiste na corôa de espinhos. Aonde, pois, foi incontrar a alfandega um escandalo para o seu zelo religioso? Ah! si isto não é ridiculo, não ha cousa que o seja no mundo!

Si o escandalo não póde provir da gravura, nascerá do impresso? Vejamos. Lemos cuidadosamente o artigo acima transcripto, e não achamos incluidos nelle os livros e quaesquer impressos. Em que, pois, basear-se-ia a alfandega para impedir que o Sr. Kalley despachasse os seus livrinhos? Fundar-se-ia por ventura em uma interpretação do regulamento, ampliando-o? Mas tem ella autoridade para isso? E é regra geral estender o sentido da lei que restringe? Demais, nós, que aliás nunca fariamos restricções á importação, achamos uma explicação sufficiente para o decreto. Prohibindo so a sahida das gravuras, pinturas e lithographias, o decreto fere justamente aquelles objectos por cujo meio podem-se commetter com mais facilidade os crimes que especifica.

Ainda nos parece mais reprehensivel e vexatorio o procedimento da alfandega, quando examinamos o outro lado da questão. Supponhamos que o regulamento contempla os impressos, ou concedamos que a alfandega possa ampliar o sentido do art. 516. Assim, poder-se-ha, sem forçar a intelligencia da lei, comprehender na sua sancção os folhetos do Sr. Kalley? A alfandega acredita que sim, visto como suppõe de methodistas a doctrina sobre a remissão de peccados contida no livrinho. Não precisamos de examinar o ponto theologico. Tratemos apenas da questão legal. Ora, o que o regulamento parece prohibir, quando trata das gravuras, etc., é so a *offensa* á religião do estado; mas nunca a prégação de outro culto qualquer. Nem podia ir mais longe do que isso. Com effeito, dada a garantia de liberdade de consciencia e de culto (embora restricto ás casas sem exterior de templos), consagrada no grande principio do art. 179 § 4.° da constituição; permittidas as analyses dos principios e usos religiosos, pelo sabio art. 9.° § 2.° do codigo criminal; declarado em consequencia, no art. 277, que é so crime de imprensa, em materia religiosa, abusar ou zombar de qualquer culto estabelecido no imperio; fundadas, emfim, tantas garantias de nossa liberdade, ao ponto de a lei proteger a dignidade até de todos os cultos, além do catholico: como prohibir que se pregue, se escreva, se imprima e se importem livros, explicando ou defendendo as doctrinas de uma religião qualquer, mesmo a de Mahomet? Como, por tanto, poderia o regulamento da alfandega prohibir o despacho de livros que, não offendendo, isto é, (segundo o codigo) não zombando da religião do estado, limitam-se a expôr a doctrina de um culto differente? Comprehende-se que os executores da lei sejam mais rigorosos do que ella pro-

a arca-santa que Josué mandava carregar na frente das hostes, ao som dos hymnos sagrados, como o penhor seguro da victoria; mas

---

pria? E que o sejam quando nem todos estão concordes acêrca da conveniencia e constitucionalidade das restricções á *plena liberdade* em materia religiosa? quando muitos, como nós, intendem que so chegamos á verdade atravez dos precipicios e dos erros, e que o catholicismo so póde regenerar-se pela concurrencia das seitas reformadas?

Não podemos ir mais longe, nem precisamos. E' nosso intuito somente reclamar contra um acto inaudito da autoridade, que nos parece profundamente attentatorio das liberdades politicas. Prohibir uma alfandega a importação deste ou daquelle escripto, por isto ou por aquillo, o que é senão exercer uma intoleravel censura prévia, que aliás a constituição aboliu? Depois, é preciso confessar que as disposições citadas do art. 516 do regulamento são excentricas. Pois é a alfandega que deve fazer o papel de policia, impedindo o commettimento de taes e taes crimes? Ainda mais: a alfandega é quem ha de julgar que esta ou aquella gravura, pintura, ou lithographia é criminosa? Não é isto uma inversão das jurisdicções? Accresce que a prohibição do despacho importa uma pena, não sobre o verdadeiro culpado, mas sobre o importador. Finalmente, si não existe crime de imprensa sem a distribuição do impresso por mais de 15 pessoas (art. 7.° § 15 do codigo criminal), como póde-se inflingir aquella pena na alfandega, antes mesmo de haver no mercado um exemplar, siquer, do livro prohibido?

Tudo isto confirma o que dicemos ao começar, fallando das invasões do unico poder vivaz neste imperio, o poder executivo. Hoje, um ministro julga-se autorisado para supprimir-nos a liberdade de religião; outro ministro, mais desembaraçado, roubar-nos-ha amanhã toda a garantia politica e individual.

Prohibe a alfandega a diffusão de livrinhos, que podem fazer o papel das *Leituras* para o povo, tão espalhadas em Inglaterra e em outros paizes. E quem mais perde com isso? E' a colonisação. Desde que o estrangeiro reconhecer que a liberdade de crença é apenas uma palavra no Brasil, poderá procurar-nos com inthusiasmo?

A questão é muito séria, e desperta considerações do mais elevado alcance. Veja o paiz como é governado: a alfandega é hoje a chancellaria da nunciatura. Por aquellas portas, que a lei manda abrir de par em par ao commercio do mundo, não podem sahir objectos que escandalisem a hypocrisia dos nossos padres!

Ah! não valia a pena termos feito tantas revoluções para chegarmos a este progresso!...

II.

Procurámos, no artigo anterior, demonstrar que não póde prevalecer, perante o regulamento de 19 de setembro ultimo e as disposições que re-

ella é hoje, infelizmente, o escondrijo do absolutismo, o templo de Jerusalem em que reunem-se os pharieus, a Coblentz da reacção.

---

gem a liberdade de imprensa, o procedimento da alfandega da côrte prohibindo o despacho do livrinho do Dr. Kalley, intitulado *O ladrão na cruz*. Desejamos hoje estudar a questão sob um aspecto geral.

E' innegavel o progresso da tolerancia religiosa. A mesma China e o Japão admittiram por fim o culto dos barbaros, como chamam os mandarins aos europeus. Em mais de uma cidade, vê-se no oriente a egreja christã ao pé do pagode indiano. Na Europa, a civilisação tem proclamado a tolerancia na maior escala. Sabe-se que hoje são os mesmos judeus admittidos com assento no parlamento inglez. Agora lemos, entre as noticias do ultimo paquete, que a dieta hungara estabelecera o principio de egualdade completa, civil e politica para todos os cultos, inclusive o proprio moysaismo. Não precisamos assignalar o exemplo, altamente significativo, dos Estados-Unidos, onde se não conhece religião privilegiada e ha lugar para todas as religiões. A esta liberdade absoluta de crenças, não menos que a seu espirito independente, devem os americanos do norte a grande e rapida prosperidade, a que attingiram, por meio de uma espantosa emigração.

Quando se pensa nisto; quando considera-se que o futuro do Brasil está intimamente ligado ao disinvolvimento da colonisação; quando sabe-se que é um perigo pensar na emigração africana, e um absurdo na importação de coolis; quando todos os olhos volvem-se para a grande terra da Allemanha, concebe-se que autoridades demasiadamente escrupulosas pretendam contra a lei oppôr embaraços ao livre curso do pensamento, sem o que não ha emigração possivel?

Falla-nos todo o dia uma folha religiosa, que pretende regenerar o paiz pelo catholicismo, do perigo que póde crear a disseminação de seitas differentes neste paiz. Nós negamos peremptoriamente a realidade desse perigo. Citem-nos exemplos. Aonde irão buscal-os? E' a França uma nação eminentemente catholica; é, entretanto, la existem de par em par quasi todas as seitas conhecidas, sem chocar-se, sem offender a ordem pública. Na Allemanha ellas formigam. Na Grã-Bretanha formam-se, modificam-se e fundem-se todos os dias, sem desordem alguma. E' nos Estados-Unidos, apenas, que uma ou outra vez levantam-se pequenas assuadas por motivos religiosos, que não teem nem podem ter consequencias graves. Não pretendam, pois, ganhar a questão incutindo-nos receios, ou frivolos ou exagerados.

Dizia ainda ha pouco o visconde de la Guerronière, que o ideal consiste em paiz livre e governo forte. Quando a autoridade é sábia, condição essencial da fortaleza, não ha liberdade, por mais disinvolvida, que possa attrahir as tempestades da licença. Onde tudo é livre, todos são felizes.

Não invoquem, muito menos, as nossas susceptibilidades e o nosso zelo de catholico fiel. Este é um genero de intriga que deixa claramente a descoberto a mascara da hypocrisia, que tece-a. O catholicismo, como a ver-

Eu não movo guerra ao catholicismo ; combato as pretenções gothicas do fanatismo.

Assim o foi, assim o ha de ser, na paz do Senhor, vossso amigo, o

SOLITARIO.

1862, janeiro, 10.

---

dade, não morrerá, apurar-se-ha. Hoje elle atravessa o cataclisma de uma transicção, mas não ha força no mundo que possa esmagar o Filho de Deus. Resurgirá energico, vivaz e em todo o seu antigo esplendor. Mas resurgirá com as suas legitimas aspirações e tendencias que os padres teem desvirtuado, a saber: proclamando a tolerancia e a plena liberdade de crenças, porém incansavel em combater o erro e em converter as ovelhas desgarradas, não á força,—por meio da palavra que persuade, pelo exemplo que ensina, pela fé que inspira! (CORREIO MERCANTIL; *outubro de* 1861.)

SEGUNDA SÉRIE.

CARTA VIII.

Caro amigo.—Ordenais que eu tome de novo a minha fragil penna. Dizeis que póde haver utilidade nestas conversações ligeiras sobre assumptos serios. Cumpra-se o vosso desejo, cumpra-se, apezar do meu acanhamento em occupar segunda vez um lugar na vossa grande officina.

Eu desejaria involver-me nas dobras largas e escuras do meu silencio. Sahi a público; levantei a voz com enthusiasmo; fallei com franqueza decidida, mas com sinceridade profunda; esbocei e analysei a machina administrativa do imperio; julguei, censurei, discuti. Abri os olhos dos que não querem ver e gritei aos ouvidos dos que não sabem ouvir. Perorei com energia e escrevi com indignação. O que ficou, porem, depois de tudo isso? O fumo que se esvae, a nuvem que se desvanece, o pó que vôa, o som que morre.

A indifferença mata o vigor do espirito. E ha indifferença moral, politica e religiosa, maior do que a que estamos observando?

Mas, uma vez que vindes bater á porta da choupana do anachoreta, ei-lo que se ergue ao canto do gallo e se põe a caminho.

Ai de mim! este coração exangue não alimenta hoje um sentimento grande, uma paixão vehemente. Outr'ora, como a lyra do poeta, a sua penna electrisada poderia rasgar alguns quadros imaginosos, abundantes de luz, bellos de sombra. Como a ode do vate, que brinca e chora, que brame e pragueja, que salta e deslisa suave, a sua prosa poderia ser forte e meiga, doce e energica, colorida e

triste, segundo o objecto, a idea e a paixão do momento. Então era a aurora da juventude; hoje o crepusculo da velhice!

E é por isto, meu caro amigo, que não sinto forças para proseguir no terreno escabroso, esteril e incandescente dos negocios politicos, em que tenho-me revolvido até agora. Sólto as velas aos ventos; deixo a costa escarpada da politica. Largo aos mares ainda não praticados! Vogue, vogue o baixel!

E nem um pezar, ligeiro siquer, de haver-me afastado daquelle mundo dos odios funestos e das paixões mesquinhas! Nem uma sombra daquelles climas abrasadores distrahe-me o pensamento fixado em outras regiões mais escuras, sim, porém mais profundas.

Amigo, desviemos por algum tempo os olhos desses atomos politicos que absorvem toda a attenção. Estudemos agora os phenomenos de um mundo muito diverso.

Tomemos o caminho de um terreno inteiramente neutro. Passemos a campos desconhecidos. Exploremos terras longinquas. Não haverá ahi logar para o preconceito politico, não caberá ahi o prejuizo liberal ou conservador, saquarema ou luzia.

Occupemo-nos dos interesses permanentes do paiz. Cuidemos do futuro, alongando os olhos atravez do presente. Tratemos, meu amigo, das questões sociaes, da essencia desse todo em cujo centro habitmos. Em uma palavra, tratemos do povo, e, para subir gradualmente, comecemos pelo miseravel *.

A estas palavras: *povo* e *miseravel*, imagino que me encarais com ar de estranheza.... Não, vós não as estranhareis!

---

* Estas linhas não foram escriptas sob a impressão do poema social de Victor Hugo, que ainda não estava impresso. Ellas traduzem apenas uma das preoccupações do espirito do autor. O estudo da miseria no Brazil parece-lhe novo e importantissimo. Nos artigos, porém, que constituem a segunda série do presente volume, apenas se póde discutir uma questão e tocar de leve em outra.

Sim, ha uma cousa que se esquece muito no Brazil: é a sorte do povo; do povo, que não é grande proprietario, o capitalista riquissimo, o nobre improvisado, o bacharel, o homem de posição. Falla-se todo o dia de politica, canta-se a liberdade, faz-se de mil modos a historia contemporanea, maldiz-se dos ministerios, e evoca-se a constituição do seu tumulo de pedra. Ora-se a proposito de tudo, menos a proposito do povo. Escreve-se a respeito de Roma e Grecia, de França e Inglaterra; mas não se escreve acerca do povo. Enviam-se os sabios do paiz a estudar a lingua dos autocthones, a entomologia das borboletas e a geologia dos sertões; mas não se manda explorar o mundo em que vivemos, não se observam os entes que nos rodeam, não se abrem inqueritos ácerca da sorte do povo.

Queixava-se Bastiat, aquelle homem de coração, de que os jornaes importantes em 1849 se agarrassem exclusivamente á politica militante e esteril dos partidos, e se esquecessem de agitar as questões de fundo, as questões sociaes. Eu dirijo a mesma queixa á imprensa e aos homens do nosso tempo.

Desçamos, meu amigo, desçamos ás mais baixas camadas. Penetremos na escuridão. Avivemos uma esperança no coração do opprimido e acendamos um pharol nas trevas do seu futuro.

Mas parece-me ouvir que se duvída da nossa sinceridade ou que se desconhece o mundo aonde vos peço que me acompanheis. Em que é o povo opprimido, e de que póde-se queixar nesta bôa terra do Brazil? perguntar-me-hão talvez. Eu respondo-vos lembrando o modo por que organisa-se a força publica, desde o recrutamento até á guarda nacional. Eu cito a ignorancia dos sertões com a sua barbaridade e com os seus potentados, e a miseria prematura das cidades com a sua prostituição. Eu aponto para uma chaga que invade mais e mais o corpo social. E não está dito tudo. Ha ainda, abaixo do homem livre, o homem escravo; ha ainda, depois do miseravel que se possue, o miseravel africano livre de nome somente.

Vêdes bem: o assumpto é vasto, e mais grave ainda do que vasto. Penetrando nessas galerias, por assim dizer, subterraneas; descendo a essas minas da miseria, falta o ar aos pulmões, e o pensamento parece involver-se n'uma nuvem pesada de tristeza e desanimo.

Com a energia de um stoico, porém, com a solicitude religiosa de um nobre inglez, cumpramos a nossa missão. Comecemos pelo quadro que parece mais tristonho; comecemos pela sorte dos negros. E' justo, meu amigo, que nos lembremos primeiro daquelles que são mais infelizes, daquelles para quem justamente se escreveram estas palavras de fogo: *Lasciate ogni sp'ranza!*

Não sei si o meu novo thema merecerá, como o outro, o mesmo assentimento. Confio, entretanto, que o vosso espirito generoso approve o segundo programma do amigo

SOLITARIO.

1861: outubro, 28.

CARTA IX.

SYNOPSE:—A sorte dos africanos livres. O direito que regula-a. A convenção addicional de 18 de julho de 1817, e a de 23 de novembro de 1826. Lei de 7 de novembro de 1831.—A garantia da reexportação do africano. Decreto de 12 de abril de 1832. Porque não executou-se a lei? Razões allegadas. Refutação.—A arrematação dos serviços dos africanos livres por habitantes do municipio da côrte. Exposição e analyse das clausulas do aviso e instrucções de 29 de outubro de 1834.—Consequencias da medida. O africano livre reduzido ao captiveiro.—Extensão da medida a todos os municipios do imperio: o aviso de 19 de novembro de 1835.—Destino dos salarios.—Formalidades.—Revelações do aviso de 15 de setembro de 1836, e consequencias. Inducção do art. 6º da lei, n. 581, de 4 de setembro de 1850. Como se devêra cumprir esse artigo.—O prazo da emancipação. Alvará de 26 de janeiro de 1818. Decreto de 28 de setembro de 1853. Modo de executal-os. Procedimento recente dos Srs. ministros da agricultura e justiça.—Resumo e conclusão.

Meu amigo.—Ha poucos dias os jornaes denunciaram que tem-se negado a carta de emancipação a um africano livre empregado em trabalhos publicos e em serviço particular desde 1831. Ha trinta annos, pois, um homem cuja liberdade, por leis e em tratados, solemnemente promettemos garantir, serve sem haver obtido a remuneração a que tem direito. Elle ha envidado todos os esforços, todos os empenhos, todas as supplicas para que lhe permittam gozar, no fim dos seus dias, aquelle bem precioso que se lhe fazia esperar. Tudo é inutil; o captiveiro continúa.

Este não é um caso isolado: poderia apontar-vos uma série; poderia percorrer os estabelecimentos publicos desde a Casa de Misericordia até á Correcção e descobrir factos ainda peores.

Que a sorte dos africanos illicitamente importados, e como taes reputados livres, é pessima, é sem garantias reaes, ninguem con-

testa. E, entretanto, os poderes publicos estabeleceram regras que de alguma fórma podiam amortecer os golpes de sua desventura. Ja que não existe coração neste paiz; já que o instincto da benevolencia está embotado; ja que despreza-se assim o direito do miseravel, vós consentireis, meu amigo, que eu advogue a sua causa perante o governo de Sua Magestade, com a letra das leis, o espirito e as clausulas de tratados solemnes. Avivando a lembrança das providencias escriptas e das garantias promettidas, talvez eu possa conseguir que as garantias se cumpram e que a lei se execute.

Qual o direito regulador da sorte do africano importado, pelo trafico illicito, no imperio do Brasil? Para comprehender-se bem o assumpto, é mister que o estudemos em seu disinvolmento historico.

Depois que a voz dos generosos companheiros de Wilberforce fez-se ouvir nos conselhos da Europa; depois que a Inglaterra tomou em Vienna d'Austria uma attitude decisiva contra o trafico de escravos e forçou Portugal a assignar o tratado de 15 de janeiro de 1815, era consequente que se regulasse não so aquelle trafico prohibido em parte, como ainda a sorte dos africanos transportados por esse commercio illicito. Tal foi o objecto importante da convenção addicional de 18 de julho de 1817, semente que deveria produzir e determinar depois outras medidas mais energicas. A convenção declarou os casos em que considerar-se-ia criminoso o commercio de negros, segundo o tratado de Vienna, que o prohibia « em qualquer parte da Costa d'Africa *ao norte do Equador* »; regulou os passaportes, deu instrucções aos cruzeiros e organisou as commissões mixtas para o julgamento das prezas. E', porém, ao seu art. 7° que mais nos importa agora attender. Foi elle, com effeito, o primeiro que dispoz acerca da condição futura dos africanos, victimas do trafico illegitimo, isto é, dos negros comprados ou roubados dos paizes septentrionaes da Costa d'Africa. Diz a con-

venção: «No caso de ser qualquer navio condemnado (por uma das « commissões mixtas) por viagem illicita, os escravos deverão re- « ceber da commissão uma carta de alforria, e serão consignados « ao governo do paiz em que residir a commissão que tiver dado a « sentença, para serem empregados em qualidade de criados ou tra- « balhadores livres. Cada um dos dous governos se obriga a ga- « rantir a liberdade daquella porção destes individuos, que lhe « fôr respectivamente consignada ».

Estas disposições passaram ao nosso codigo internacional por virtude da convenção de 23 de novembro de 1826, de que mais tarde trataremos, e que substabeleceu, renovou e accrescentou as anteriores de 1815 e 1817, celebradas com Portugal.

Prohibindo o trafico, a convenção de 1826 deu lugar á nossa lei de 7 de novembro de 1831, promulgada infelizmente com alguma demora. Logo em seu art. 1°, a lei garante a liberdade a todos os escravos entrados de fóra para os portos ou territorio do Brazil, exceptuando os de embarcações estrangeiras de paizes aonde ha escravidão, e os fugidos das mesmas, etc. O art. 2° completa a medida do 1°; submette os importadores, além das penas que impõe-lhes, ás despezas da reexportação para a Costa d'Africa, *reexportação*, diz a lei, *que o governo fará effectiva com a maior brevidade possivel, contractando com as autoridades africanas para darem um asylo aos escravos*. Nestas palavras continha-se o pensamento mais justo e mais philantropico. O estado defendia a victima e os seus direitos; punia o violador; submettia-o ás despezas da satisfação do damno causado; e, por fim, incumbia-se, como era preciso, de realizar essa satisfação, contractando asylos na Africa com os chefes barbaros d'aquellas costas, e transportando para alli os escravos libertados. Era o reparo devido pela honra e pela justiça.

Realizou-se, porém, uma tão larga promessa? Todos sabem que não, mas que, tambem, nunca se deixou de ratifical-a e de affir-

mal-a de uma maneira explicita. Com effeito, o decreto de 12 de abril de 1832, expedido para regular a lei de 7 de novembro anterior, dispõe no art. 5° que « sejam depositados os pretos ou escravos apprehendidos, procedendo-se egualmente a deposito da quantia necessaria para a sua reexportação ». « O mesmo deposito, accrescenta o art. 9°, terá logar toda a vez que se reconheça, em terra, que um preto é boçal e veio para o Brazil depois da cessação do trafico ». Assim, pois, determinado por lei que se transportassem as victimas do trafico para os seus paizes natnes, as medidas de deposito, de que falla o decreto, eram um preliminar indispensavel. Quando, porém, havia apenas incetado esta vereda franca da justiça, o governo brasileiro mudou de rumo de repente e entranhou-se no dedalo das concessões ao egoismo, no caminho da imbecillidade. A reexportação, acto de suprema justiça, a reexportação feita pelo estado, mas á custa do importador criminoso, havia sido determinada por lei: emquanto esta não fosse abrogada, nada se deveria fazer que contrariasse o seu pensamento final claramente expressado. Pois bem: o poder executivo não o intendeu assim, e vel-o-hemos, allegando pretextos mais ou menos plausiveis, começar, desde 1834, a fixar no Brazil a residencia dos africanos, distribuindo-os por serviços publicos e particulares.

Sei que, sobretudo, pesou para isso a conveniencia que se tinha em vistas de encher o paiz de trabalhadores adaptados ao seu clima; sei que allegava-se como uma inepcia reexportar braços que ja se possuiam, e de cuja criminosa introducção não era o governo culpado. Eis-ahi a linguagem do egoismo! Não, direi eu sempre: devêra-se ter cumprido a lei por ser lei, e ainda porque a sua disposição era a melhor. Em primeiro logar, tratava-se do desempenho de um dever sagrado. Em segundo, não era tão urgente a carencia de braços, que os devessemos obter por estratagemas perfidos. Em terceiro, era esse o meio de alimentar a procura de braços africanos, e, portanto, o mesmo trafico, pois que acostumava-se o paiz a

ver no africano o creado, o *servus*, o trabalhador para os infimos misteres. Em quarto logar, essa tendencia para o trabalhador africano, ou a procura de seu serviço, augmentava na proporção em que extinguia as primeiras tentativas de colonisação europea, estabelecendo demais contra esta uma concurrencia terrivel. E os factos demonstraram e demonstram ainda que a emigração forçada africana deteve e embaraçou a corrente espontanea, que começava a romper, da emigração europea. A sombra do braço do negro seria sempre uma imagem repulsiva do trabalho livre.

Como quer que seja, porém, a omnipotencia do poder executivo triumphou. Mentiu-se á promessa da reexportação, rasgou-se a lei, e sanccionou-se um duplo crime contra a honra e contra o futuro do paiz.

Deixando de cumprir a promessa da lei, o governo lesava o direito do offendido, o africano; relevava o offensor, isto é, o traficante, da satisfação do damno causado; concorria para augmentar a procura do trabalho negro, e fomentava, portanto, ainda que indirectamente, o horrivel commercio de escravatura. Vejamos, pois, de que pretexto serviu-se o poder executivo para esse fim e como dirigiu-se para conseguil-o.

O aviso de 29 de outubro de 1834 rompe a marcha; é o primeiro da série que vou desenrolar. Nelle, ainda o governo revela certo pudor; começa expondo os motivos por que não executou-se a reexportação ordenada em lei. Entrando nesse dedalo de inconsequencias e favores ao egoismo, a administração não poderá mais resalvar os direitos do africano. Por mais que fossem previdentes as instrucções expedidas, ellas não poderiam nunca, por sua mesma natureza, vir a ser plenamente executadas.—Esse aviso illegal diz, no preambulo, que a regencia, vendo não ter o corpo legislativo publicado a medida que o governo pedia para a reexportação dos africanos aprisionados; vendo crescerem as despezas com os depositados na casa da Correcção, e attendendo a outras considerações,

como seja o *melhor tratamento* e *civilisação* dos africanos,—ordena que o juiz de orphãos, de intelligencia com o chefe de policia, faça arrematar os serviços daquelles individuos. Ahi ja se invoca um pretexto valioso: o tratamento e civilisação do africano. De outro aviso, porém, colheremos a noticia da importancia desses favores promettidos. São os mesmos com que desculpavam-se aqui e nas outras colonias as barbaridades perpetradas contra os indios.

As instrucções, que acompanham o aviso, comprehendem um systema de cautelas que revelam a tortuosidade do expediente abraçado pelo governo. O seu § 1° so admitte arrematação dos serviços por pessoas do municipio da côrte. Si neste municipio fôra difficil impedir que o particular arrematante reduzisse o africano livre á escravidão, como tantas vezes aconteceu, o que não seria possivel dar-se no interior, nas fazendas, aonde o mesmo africano confundia-se com o escravo na côr, na raça, na procedencia, na lingua, nos habitos? Mas havemos de ver que esta mesma prudente reserva desprezou-se pouco depois. E' o que dicemos: collocado no tôpo do declive, o governo desceu-o gradualmente pelo proprio peso da logica. O § 1°, porém, apressa-se em accrescentar, na sua clausula 2ª, que os arrematantes sugeitar-se-hão a entregar os ditos africanos logo que a assemblea geral decidir sobre a sua sorte ou o governo tiver de os reexportar. Vã promessa! Vã esperança! Entretanto, a clausula 3ª estabelece a educação das crianças que acompanharem as mulheres. Mas a disposição de toda a importancia é a da 4.ª Diz que, fallecendo algum desses africanos, será o arrematante obrigado a dar parte immediatamente ao juiz de paz respectivo para a inspecção do cadaver e ao curador para a ella assistir. Em vista do auto de reconhecimento e obito, determina que se faça nota de baixa no livro de inscripção dos africanos na Casa de Correcção. Esta ultima providencia é a mesma que o regulamento dessa casa mandava observar acerca dos mesmos individuos ali existentes.

Não preciso provocar a vossa attenção para estas disposições ainda em vigor. Permittida, posto que illegal e inconvenientemente, a arrematação dos serviços, ou, como se costuma dizer, a distribuição dos africanos, era preciso prevenir a eventualidade de converter-se o homem livre em escravo, allegando-se para isto, como viu-se algumas vezes, que o africano arrematado tinha fallecido. E, não obstante estas garantias, quantos não foram reduzidos a captiveiro perpetuo, graças á negligencia e benevolencia dos juizes de paz e curadores! Mas, que fazer? Era este um resultado natural da medida absurda.

Exige a clausula 5ª justificação da fuga do africano quando o arrematante allegal-a. E, ahi mesmo, o governo confessa que, *como nisto póde dar-se muito abuso*, o juiz so conceda arrematação a *pessoas de muita inteireza e probidade*. Eis aqui a mesma lei denunciando-se; ella propria enxerga os crimes a que daria lugar! E, como isto lhe pesasse no espirito, o governo, em seguida, manda declarar e fazer certo ao africano, no acto de sua entrega, pelo juiz, que elle é livre e vai ganhar um salario para compensar as despezas de seu sustento e para auxilio de sua reexportação, salario que se depositaria no cofre do juizo dos orphãos. E o § 2º do mesmo aviso manda dar ao africano arrematado uma pequena lata, que se pendurará ao pescoço, contendo uma carta declaratoria de que elle é livre, com os seus signaes, edade e outras circumstancias. Si palavras fossem actos, e promessas de regulamentos uma realidade, não teriamos de receiar pela sorte futura dos miseraveis de que tratamos. Mas, infelizmente, este luxo de providencias e detalhes revela bem a confiança que o proprio governo deposita no respeito á sua palavra, e o temor de ver convertido em uma especulação criminosa o expediente que decretára contra a lei expressa.

Si podia-se receiar, e receiava-se, que o abuso se désse no mesmo municipio da côrte, ao qual restringia-se a medida do aviso citado

de 12 de abril de 1834, o que se não devêra esperar do alargamento do circulo dos arrematantes? Sobre cem africanos livres que transpuzessem a serra para servirem a fazendeiros, era provavel que 99 morreriam no captiveiro perpetuo, que, demais, legariam a seus filhos. Pois bem! isto pareceu ao governo de pequena gravidade. O aviso de 19 de novembro de 1835, estendendo a medida do antecedente, declara que os serviços dos africanos arrematar-se-hão perante o juiz dos orphãos para serem prestados dentro dos municipios de *todas as capitaes*. O aviso ainda vai adeante: accrescenta que as pessoas, pretendentes aos mesmos serviços, *fóra duquelles municipios* (isto é, de qualquer logar do imperio), devem pedir auctorisação ao governo na côrte e aos presidentes nas provincias. Está consumada a obra da iniquidade. De ora avante, emquanto o governo, por um lado, apprehende alguns africanos boçaes, por outro lado cede-os como trabalhadores aos particulares que os vão convertendo ao captiveiro. A inconsequencia devia tornar-se manifesta, e talvez tivesse isto influido muito para enfraquecer a actividade do governo na repressão do trafico. Feito isso, o que importa que o aviso no seu §9º ainda prometta que o producto da arrematação será applicado ás despezas de reexportação ou a beneficios dos africanos? que o aviso de 7 de março de 1836 creasse um cofre especial, com thesoureiro e escrivão, para recolherem-se os dinheiros procedentes da arrematação? que depois os salarios na côrte passassem a ser recolhidos na respectiva recebedoria? Vê-se bem que era tudo isso mera formalidade. Nunca se deu conta da importancia desses depositos, nem por meio delles começou-se a proceder gradualmente á reexportação dos africanos que quizessem voltar. A formalidade era tão manisfesta que, da lei do orçamento de 21 do outubro de 1843 por deante, taes salarios começaram a ser classificados entre as verbas da receita ordinaria do estado.

Veremos, meu amigo, que, assim como faltou-se á primeira pro-

messa, assim desprezou-se a segunda, relativa ao prazo dentro do qual extinguir-se-ia para o africano a obrigação de servir, ou ao estado ou a particulares. Dispende a vossa benevola attenção. O assumpto é curioso, e vale a pena percorrer os monumentos do passado para encontrar no meio das suas ruinas a tradição e o fio de uma iniquidade presente. Talvez se pense que ha grande inconveniencia em tratar de um assumpto similhante. Tranquillisem-se, porém, os vossos leitores. Não se trata de levantar uma propaganda contra direitos adquiridos, contra a propriedade, contra a ordem pública. Meu intuito não é o de uma philantropia ardente e provocadora. Tenho so por fim pedir toda a attenção do governo para a effectividade da derradeira garantia deixada ao africano, a de emancipar-se concluido o prazo da lei.

Facil fôra prever as consequencias das ultimas medidas. O codigo criminal descreveu e puniu em seu art. 179 o crime de reduzir pessoas livres á escravidão. Mas como havia de ser efficaz esta providencia da lei, quando facilitava-se o commettimento do delicto permittindo-se a um senhor de escravos misturar com estes os africanos cujos serviços arrematasse? Ninguem ignora que não são raros os casos em que o africano distribuido tenha deixado de voltar á liberdade. Uma providencia contida no aviso de 15 de setembro de 1836 revela bem que o governo sentia ja, dentro de dous annos apenas, a possibilidade, sinão a realidade, dos abusos a que referimo-nos. Ordena-se ahi que, quando fallecer o arrematante, os seus herdeiros communiquem logo isso, a ver si convém ou não retirar o africano do seu poder. Com effeito, acontecia que occultava-se a morte do arrematante e difficultava-se, na ignorancia desta circumstancia, o meio de reconhecer ou não a qualidade dos africanos de um herdeiro possuidor.

Quando a pobre victima do trafico escapava do captiveiro perpetuo, não podia ao menos, quasi sempre, evitar o tratamento barbaro e as sevicias que lhe infligiam como si escravo fosse. E' ainda

o aviso de 15 de setembro citado que o denuncia. Revela-nos o aviso, em palavras textuaes, que iam alguns arrematantes entregar na Casa da Correcção, por não querer tratal-os, os africanos, quando se achavam *doentes de molestias incuraveis, de que logo morriam*, ja adquiridas casualmente, *ja em conseguencia de serviços pezados* de que os encarregavam, e até mesmo de *rigorosos castigos*.

Dir-se-ia que fazemos uma narrativa de pura phantasia, que adeantamos juizos apaixonados que a historia não autorisa, contra a moralidade de alguns dos locatarios de africanos livres. Haverá, pelo menos, quem nos julgue exagerado, quem negue as barbaridades e os crimes resultantes da distribuição daquelles individuos. Si, afim de confirmar nossas asserções, não pudessemos appellar para a memoria de muitas pessoas, si não pudessemos apontar phrases denunciadoras como as do aviso citado, ao menos seria muito rasoavel que invocassemos o texto de uma lei recente promulgada contra o commercio de escravatura. Depois de descrever os autores e cumplices desse crime, o processo do seu julgamento e autoridade competente, a lei, n. 581, de 4 de setembro de 1850 diz no art. 6° : « Todos os escravos que forem apprehendidos serão *reexportados* por conta do estado para os portos donde tiverem vindo, ou para qualquer ponto fóra do imperio....; e, emquanto essa reexportação se não verificar, serão empregados em trabalhos debaixo da tutella do governo, *não sendo em caso algum concedidos os seus serviços a particulares*». O tom decisivo deste artigo é a prova mais concludente dos vexames nascidos da prática estabelecida por virtude de actos anteriores. Insistindo ainda na idea da reexportação, o legislador mostrava-se receioso de contribuir para o crime de reducção a captiveiro, que era um resultado proximo da mistura do africano livre com o africano escravo. Prohibindo o aluguel dos serviços daquelle, o poder legislativo livrava-o da barbaridade dos senhores, não menos que da escravidão futura.

Foi uma grande lei essa de 1850, como veremos depois; foi certamente um acto de justiça o seu art. 6.º acima transcripto. Mas não era tudo. Em primeiro logar, fôra mister cumprir-se litteralmente a reexportação dos africanos aprisionados depois de 1850; e nada se fez neste sentido. Em segundo, devia-se expedir ordem a todos os presidentes e juizes de orphãos, perante os quaes se tivessem feito concessões dos serviços de africanos, afim de que obrigassem os arrematantes a abrir mão desses individuos logo que houvesse expirado o prazo marcado para o seu captiveiro temporario. Em terceiro logar, emfim, o pensamento da lei não passaria de uma formula vã, de uma promessa pouco sincera, desde que se não libertasse o africano ao serviço do estado immediatamente depois de decorrido certo tempo.

Ora, esse tempo foi ja fixado, quer em relação ao serviço público, quer ao particular. O alvará de 26 de janeiro de 1818, o mesmo que abriu os portos do Brazil ao trafico licito (da costa sul da Africa); o mesmo que permittia as marcas no corpo dos escravos com carimbos de prata; o mesmo que consentia transportar nos navios quantos negros se quizesse, sem attenção á tonelada; esse alvará barbaro continha, porém, em vista da convenção de 1817, a disposição seguinte no § 5º: Que os escravos aprezados por trafico illicito, e reputados por isso livres, seriam entregues ao juizo da ouvidoria da comarca, ou ao da conservatoria dos Indios, para serem destinados a *servir por* 14 *annos* como libertos, ou em trabalhos publicos, ou alugados em praça a particulares de probidade, sob condição de sustental-os e de ensinar-lhes officios. Foi para avivar essa disposição, de alguma fórma esquecida, que o decreto, n. 1,303, de 28 de dezembro de 1853 declara «que os africanos livres, cujos serviços forem arrematados por particulares, ficam emancipados depois de 14 annos, quando o requeiram, com a obrigação, porém, de residirem no logar que fôr pelo governo designado, e de tomarem occupação ou serviço mediante um salario».

Não resta, pois, duvida alguma acêrca do tempo dentro do qual a emancipação é obrigatoria. O governo estabeleceu o principio; restava proclamar as consequencias. Mas estas ainda se fazem esperar. Assim como, de um lado, por bem da policia, exige-se do africano a residencia em logar certo e o exercicio de uma industria, assim tambem, por outro, devêra-se cumprir a promessa da emancipação com toda a pontualidade. Não se ousa, é certo, contrariar de frente a disposição da lei, mas illudem-a na prática de um modo escandaloso. O africano leva a implorar a sua carta de liberdade desde que completa o seu captiveiro até que morre ou desespera. Desde o requerimento ao imperador até ás informações dos chefes dos estabelecimentos aonde serve, ou até o parecer do chefe de policia, ha caminhos tão longos, tão difficeis e tão dispendiosos, tramites por maneira tão complicados, veredas tão tortuosas e obscuras!... Em nosso parecer é tempo de executar a lei e fazer justiça ao miseravel. Cumpra o governo e faça cumprir com desvello o seu dever. Indague-se quaes sejam os africanos distribuidos a particulares ou applicados a serviços publicos, e proceda-se á alforria ou licenciamento de todos quantos houverem concluido o seu tempo. Não haja contemplações escandalosas, nem deem-se ouvidos a considerações egoistas. Si o estado precisa de braços, pague-os; não usurpe o direito nem opprima a liberdade de homens livres. Quando muito, admittam-se os africanos ás obras publicas, mas mediante um salario rasoavel. Por amor de uma pequena economia não se commetta uma grande injustiça. Demais, libertados, os africanos ja ladinos, não boçaes, deixam de ser meros consumidores, podem tornar-se e tornam-se productores uteis. Nas cidades, elles enchem os mercados, compram e vendem generos alimenticios, verduras, artigos do consumo diario. Enchem um vacuo que d'antes existia; prestam serviços á população e á sociedade.

Poucas pessoas acompanhar-nos-hão nestas reflexões: tal é o

effeito do habito! tanto póde o egoismo radicar-se no espirito do povo! E isso não admira muito, quando o governo é o primeiro que dá o exemplo do modo por que comprehende os direitos do miseravel. Ainda agora, por avisos de 13 de setembro ultimo, o sr. ministro da agricultura, em vista de pedido do seu collega da justiça, remettia *trinta* africanos *emancipados* ao presidente do Amazonas, que os solicitou, para serem empregados nas obras publicas. Singular emancipação! Verdade seja que o decreto de 28 de dezembro de 1853, como o indicámos acima, attribue ao governo a faculdade de fixar a residencia do africano a quem se conceder liberdade. Mas, si isso comprehende o arbitrio largo de que acaba de servir-se o governo, o decreto em questão é certamente abusivo. O governo deve servir-se daquella faculdade combinando as conveniencias da segurança publica com a vontade do africano emancipado.

Sendo o serviço por 14 annos a condição unica de que depende a alforria do africano, é claro que ella deve realisar-se de um modo expedito e simples. Para isso não seria nunca preciso instaurar um processo contencioso, preencher formalidades protelatorias, segundo declarou o aviso de 29 de maio de 1847, estabelecendo que o facto da apprehensão em terra ou em mar é bastante para firmar o direito do africano.

Antes de concluir, seja-me licito fazer ainda algumas considerações. A lei de 7 de novembro de 1831 contém um artigo que egualmente parece-me rigoroso. E' o 7°, que diz: « Não será permittido a qualquer *homem liberto*, que não fôr brazileiro, desembarcar nos portos do Brazil debaixo de qualquer motivo que seja. O que desembarcar será immediatamente reexportado ». E o art. 8° submette, nesse caso, o commandante do navio a uma multa e á reexportação. Vê-se bem que a lei desejava prevenir que, fraudulentamente, se importassem como libertos africanos boçaes destinados ao captiveiro. Entretanto, a medida, legitima neste sentido,

vai além do que fôra mister; estendendo a sua prohibição a todos os libertos que pretenderem entrar, ella comprehende tambem aquelles que, tendo sahido do Brazil para acompanhar a seus amos, voltarem depois com estes. Prohibir-lhes o desembarque nestas circumstancias é exercer um vexame sobre elles e sobre seus amos. Uma vez que o liberto, procedente do exterior, mostre o passaporte com que sahiu do Brazil, além daquelle com que deve entrar, parece-nos que evitar-se-ia o commettimento de fraudes. Intendo que isto mesmo podia-o declarar o governo, considerando que o vexame de que fallamos é realmente muito sensivel, sobretudo quando diz respeito a pretas fôrras que, na qualidade de amas de leite, v. g., partem para a Europa na companhia de familias que depois regressam.

Tenho exposto as observações que despertou-me um rapido exame do direito patrio acêrca dos africanos livres. Resta-me resumir e concluir *.

---

* A emancipação dos africanos livres foi, na ultima sessão das camaras, objecto dos discursos de varios oradores. O governo mostrou-se decidido a observar fielmente a legislação em vigor. Ja o relatorio do ministerio da justiça, distribuido em março, noticía que, de 1861 até março de 1862, se concederam cartas de emancipação a 105, cujos serviços haviam sido concedidos a particulares e mesmo a estabelecimentos publicos, diz o relatorio. Entretanto, do mesmo relatorio se evidencía que, sob pretextos illegaes, teem-se retido alguns na Casa de Correcção.

Acerca deste assumpto, digno por certo da nobre philantropia dos homens illustrados, o redactor politico do *Correio Mercantil*, o Sr. deputado F. Octaviano, offereceu aos seus leitores uma curiosa resenha da correspondencia trocada entre o governo imperial e o de Sua Magestade Britannica. Eis as palavras de S. Exc.:

I.

« A leitura da correspondencia entre o governo britannico e seus agentes nos paizes estrangeiros, apresentada ao parlamento na sessão deste anno, causou-nos vivo prazer, não so por incontrarmos ahi a prova de que o governo britannico está hoje convencido plenamente da cessação do trafico no Brazil e da impossibilidade de sua renovação, repellida pelo voto

Mostrei que, assim como é garantida a liberdade a todo o negro victima do trafico, assim prescreveu-se a sua reexportação, consequencia daquella. Mas, esta foi apenas uma palavra sonora consignada na lei, e de cuja realidade não ha, que saibamos, outro exemplo mais além do aviso de 12 de fevereiro de 1833 a respeito de alguns negros apprehendidos em Pernambuco. Desprezado, porém, esse primeiro dever solemnemente contrahido, era mister o

---

nacional, como tambem por termos visto a maneira amigavel e attenciosa com que a legação ingleza nesta côrte tem procurado discutir com o nosso governo o grave assumpto da emancipação dos africanos livres.

« Não será trabalho perdido lançar uma vista d'olhos retrospectiva sobre esta questão.

« Foi no alvará de 26 de janeiro de 1818 que se deram as primeiras instrucções sobre africanos então chamados de contrabando. Por esse alvará deviam elles ser entregues ao juizo da ouvidoria da comarca onde fossem apprehendidos, para ahi servirem como libertos por 14 annos, ou em serviço público, sendo para isso alistados nas respectivas estações, ou alugados em praça a particulares, assignando estes termo de os vestir, alimentar, doctrinar e ensinar officio, nunca além do prazo de 14 annos. O alvará dispunha tambem que no fim desse prazo, ou antes, sendo os africanos de prestimo e bons costumes, se lhes daria resalva do serviço.

« Veio depois a lei de 7 de novembro de 1831. No art. 2.° determinou ella que seriam reexportados os africanos illicitamente introduzidos no Brazil. Difficuldades, que sobrevieram, embaraçaram a realisação daquelle pensamento. A natureza dessas difficuldades deprehende-se da leitura dos relatorios da repartição de estrangeiros. Em 1834 dizia o respectivo ministro que o governo brazileiro propuzera ao inglez o serem recebidos os africanos em Serra-Leôa; mas lord Palmerston respondeu que so o poderiam ser, pagando o governo brazileiro a sua manutenção. O ministro lembrou então ás camaras o alvitre de comprar-se nas possessões portuguezas da Costa d'Africa um terreno para colonia, como a da Liberia, ali fundada junto ao Cabo de Monserrado por associações philantropicas dos Estados-Unidos, autorisadas pelo congresso. E para activar a realisação de similhante idea, o governo fez ás camaras, na sessão de 9 de agosto daquelle anno, uma proposta formal.

« Como nada resolvessem as camaras, o governo expediu a 8 de outubro instrucções para a arrematação dos serviços dos africanos. Nessas instrucções e nas de 19 de novembro de 1835 nada se estabeleceu quanto ao prazo de taes serviços; e a razão é porque essas instrucções foram dadas como medida provisoria até que a assemblea regulasse a reexportação. Garantiu-se, porém, que se depositariam no cofre da arrematação os sala-

mais religioso escrupulo no cumprimento de outro relativo á emancipação do africano depois dos 14 annos de serviço, em trabalho público ou particular, fixados pelo alvará de 26 de janeiro de 1818 e decreto de 28 de dezembro de 1853. Expirado esse prazo, não será possivel amplial-o. E' uma iniquidade difficultar a emancipação daquelle que houver concluido o seu tempo. Por outro lado, concedida a emancipação, não deve ser ella sophismada, arrancan-

---

rios que cada africano fosse vencendo para servirem de auxilio á sua reexportação.

« Estava, porém, na mente do governo que o prazo dos serviços seria o marcado anteriormente no alvará de 1818, tanto assim que no relatorio de 1835 elle o declarou, pedindo novamente um credito especial afim de comprar o terreno para a colonia.

« Nos dous annos seguintes teve o governo brazileiro estas propostas:

« 1.° Do governo inglez, para receber os africanos na ilha da Trindade, debaixo de certas condições;

« 2.° Dos administradores da empreza da Liberia, para os receberem ali, pagando o governo brazileiro por cada africano 50 pesos hespanhoes.

« Lutavamos então com difficuldades financeiras, e a angustia do thesouro não consentia que resolvessemos de prompto este negocio.

« Mais de 14 annos depois, em 1850, o Sr. Hudson, em uma nota de 26 de abril, pediu que se nomeassem commissarios brazileiros e inglezes para *examinarem pessoalmente* os africanos emancipados, afim de lhes darem pleno e real gozo da liberdade, porquanto era ja passado o prazo legal.

« Esta pretenção, quanto á fórma, não podia ser admittida: ao governo brazileiro é que cumpria manutenir a liberdade dos africanos apprehendidos: convir na fiscalisação desses africanos por meio de commissarios estrangeiros, seria abdicar a independencia e dignidade da nação brazileira. Neste sentido, pouco mais ou menos, respondeu a 24 de outubro o Sr. Paulino, então ministro de estrangeiros.

« Entre as datas da nota da legação ingleza e da resposta do Sr. Paulino, votou-se uma nova lei a respeito do trafico. Foi a de 4 de setembro de 1850.

« Essá lei, no art. 6.°, garantiu a reexportação, por conta do estado, dos africanos que *fossem apprehendidos;* e declarou que, emquanto isto se não verificasse, trabalhariam elles sob a tutela do governo, não podendo em caso algum os seus serviços ser dados a particulares.

« A legação ingleza offereceu por essa época reexportar os africanos em navios britannicos. Em nenhum documento encontrámos as condições com que foi feita a offerta: sabemos somente que a 28 de janeiro de 1851, o Sr. Paulino, respondendo ao Sr. Hudson, manifestou-se inclinado a acceital-a, depois que recebesse uma resposta que esperava da Liberia.

do-se o africano do logar onde viveu e manteve relações, para um outro ponto distante, a arbitrio do governo, como ainda ha pouco se fez, segundo mostrámos acima. Deve, sim, o governo tomar providencias sobre os libertos, afim de que não resultem de sua aggloméração disturbios e accometimentos contra a ordem pública. Ha exemplos de medidas similhantes. A resolução de 14 de setembro de 1830 exigia dos escravos e africanos forros passaportes por mu-

---

« A questão esteve esquecida até o fim de 1853. Nossos leitores se hão de lembrar que nesse anno, a 28 de dezembro, o governo imperial expediu um decreto ordenando que os africanos livres que tivessem prestado serviços a particulares por espaço de 14 annos, fossem emancipados, quando o requeressem, com obrigação, porém, de residirem no logar que o governo lhes designasse e de tomarem occupação ou prestarem serviços assalariados.

« Este decreto suscitou uma discussão animada entre a legação britannica, então dirigida pelo sr. Howard e o ministerio de estrangeiros, occupado pelo sr. Limpo de Abreu.

« Por parte da legação britannica allegou-se em varias notas: que era iniquo o prazo de 14 annos para entrarem no gozo da liberdade individuos declarados livres desde o aprezamento: que mesmo o alvará de 1818 concedia menor prazo, sempre que os africanos merecessem esse favor: que a emancipação, depois dos 14 annos, devia ser extensiva aos que estivessem a serviço do governo, nos estabelecimentos publicos, segundo o garantia o alvará de 1818: que cumpria dar-se aos emancipados a importancia de seus salarios, na fórma do art. 9.° das instrucções de 19 de novembro de 1835: que a exigencia de requerimento era um obstaculo real, sabendo-se que muitos dos africanos não podiam ter conhecimento de seus direitos, e que assim o governo devia dispensar aquella formalidade e providenciar espontaneamente para que se realisasse a emancipação.

« A isto respondia o governo imperial: que não tendo as instrucções de 1834 e 1835 marcado prazo para as emancipações, o decreto de 28 de dezembro de 1853, em vez de iniquo, fôra benefico porque preenchêra similhante lacuna, aceitando o mesmo prazo do alvará: que o favor que o alvará concedia aos africanos, que o merecessem, não fôra annullado pelo decreto, visto que o governo reservava-se ainda egual direito: que os africanos livres empregados nas repartições e estabelecimentos publicos não estavam incluidos no decreto e continuariam depois dos 14 annos a servir até serem reexportados, porque não poderiam ter melhor curador de sua liberdade do que o proprio governo, accrescendo que depois dos 14 annos venceriam salario: que o requerimento era medida necessaria para evitar-se o perigo das emancipações em massa.

dança de domicilio. O regulamento de 31 de janeiro de 1842 confirma a necessidade dos mesmos passaportes para os escravos, africanos livres ou libertos, ainda em companhia dos amos e senhores, dispensando-os nas viagens de umas para outras fazendas ou para povoações que mantiverem relações estreitas, ou quando aquelles individuos são conhecidos das autoridades. Como estas se podiam decretar outras providencias garantidoras da ordem pública, mas

---

« No relatorio de 1855, o sr. Limpo de Abreu declarou ás camaras que dava essa discussão por finda, e de facto dahi por diante os relatorios da repartição de estrangeiros nada mais nos dizem a tal respeito.

« Mas se os relatorios nada nos dizem, os documentos apresentados pelo governo inglez ao parlamento dizem alguma cousa. E' o que examinaremos em outro artigo. »

II.

« Os *livros azues* ou a correspondencia do governo inglez com os seus diplomatas e consules nos fornecem, a respeito da questão dos africanos livres, nos annos de 1860 e 1861, informações que debalde procurámos nos relatorios do nosso ministerio de estrangeiros.

« A 17 de maio de 1860 o sr. Christie dizia em uma nota a lord J. Russell que ja possuia uma lista de africanos emancipados pela antiga commissão mixta do Rio de Janeiro e que foram dados a serviço de particulares pelo governo brazileiro.

« Esta lista comprehendia 1,301 africanos, com as especificações de seus salarios mensaes, numero de annos de serviço e residencia dos concessionarios. Muitos destes africanos tinham servido pelo espaço de 18 a 26 annos ; mui poucos tinham servido por menos de 14. O sr. Christie observava, em relação aos salarios, que nem sempre eram estes pagos ao governo, e que, todas as vezes que o pagamento se effectuava, era fielmente levado ao thesouro nacional.

« Além desta lista, informava a legação ingleza a seu governo que havia 2,000 africanos nas mesmas condições empregados no serviço público no Rio de Janeiro e S. Paulo, e provavelmente outros 2,000 nas outras provincias.

« Nesse mesmo anno surgiu um incidente a proposito dos negros da fabrica de ferro de Ypanema, que se mandaram para Matto-Grosso. O ministro inglez, recebendo uma informação particular, de que entre esses negros havia talvez 200 emancipados pela antiga commissão mixta, pediu ao sr. Sinimbú providencias para que a emancipação se fizesse effectiva, e sobretudo para que se procedesse a uma syndicancia a este respeito, afim

nunca remover os emancipados para provincias longinquas sem attenção alguma a seus interesses e bem estar.

Meu amigo, quando o direito é tão claro e tão positivo, comprehende-se o desgosto de que estou possuido vendo sophismal-o. Foi para avivar a sua lembrança, foi para despertar as autoridades, pouco solicitas quando se trata dos engeitados da fortuna, que escrevi estas paginas. Possam as minhas observações estimular o zelo do governo!

---

de verificar-se de entre os pretos da fabrica quaes eram escravos da nação e quaes africanos livres.

« A correspondencia trocada por esta occasião mostra que de facto existiam africanos livres a serviço na fabrica de Ypanema por mais de 14 annos. O governo o reconheceu mandando conceder algumas emancipações, e prometteu cuidar da liberdade de todos que tivessem direito a reclamal-a. Cumpre dizer que as notas da legação ingleza ao nosso governo e os officios por ella dirigidos a lord J. Russell respiram sempre a maior cordialidade e o desejo de chegar-se a soluções favoraveis aos africanos, sem entretanto se crearem embaraços ao Brazil. Este procedimento amigavel, aliás espontaneamente iniciado pelo sr. Christie, foi depois expressamente recommendado por lord J. Russell, que a 8 de fevereiro de 1861 assim se exprimia, escrevendo ao seu plenipotenciario: « E visto que o governo do Brazil tem obrado com perfeita boa fé no tocante á suppressão do trafico de escravos, em todas as communicações que com elle tiverdes a respeito da questão dos negros emancipados, evitai o mais que puderdes quaesquer discussões que tendam a despertar o sentimento de irritação que por tanto tempo existiu no espirito publico brazileiro contra a Inglaterra, em materia de trafico ».

« Quando estas palavras se escreviam na repartição de estrangeiros da Grã-Bretanha, o sr. Christie tinha tambem occasião de reconhecer que o governo brazileiro fazia alguns esforços para ir gradualmente resolvendo a questão. Ja o conselho de estado havia interpretado o decreto de dezembro de 1853, estendendo os seus beneficios aos africanos empregados nos estabelecimentos publicos; e no periodo de menos de 8 mezes, de 28 de dezembro de 1859 a 17 de julho de 1860, ja se tinham expedido 64 cartas de emancipação, sendo 39 para africanos daquella classe.

« Referindo estas particularidades ao seu governo, o sr. Christie não perdia a menor occasião de fazer justiça aos bons sentimentos do publico brazileiro: asseverava a lord J. Russell que nenhuma tentativa de trafico acharia acolhimento nas autoridades, nos homens pensadores e em geral na massa da população, exceptuados somente alguns agricultores, os quaes mesmo com o tempo ja iam modificando suas ideas a este respeito. E para mostrar que nas altas regiões não se estava de braços cruzados, o sr. Chris-

Chegando a este ponto abre-se a meus olhos um campo vastissimo. Penetrarei nelle? Tratarei do trafico e da escravatura?

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

Novembro, 5.

---

tie fez conhecido de seu governo o projecto do sr. senador Silveira da Motta, contra as vendas de escravos em leilões, bem como os discursos daquelle senhor e do sr. senador Carneiro de Campos apoiando o projecto.

« A 18 de março de 1861, o sr. Christie pede em nome de seu governo, ao Sr. Paranhos, uma lista dos africanos livres que depois de julgados pela commissão mixta ficaram ao cuidado das autoridades brazileiras, rogando que se lhe especificassem os mortos, os emancipados e os que ainda conservavam-se em serviço.

« A 27 de maio, escrevendo a lord J. Russell, mostra-se convencido de que a lista se estava preparando, e a este respeito desce a pormenores que merecem alguma menção. Refere que, conversando com o sr. Paranhos, viu confirmada a suspeita que ja tinha de ser grande o embaraço do governo brazileiro para fornecer a lista, por serem incompletos os registros dos africanos livres nas repartições publicas, e talvez mesmo não existirem taes registros quanto aos primeiros annos: que o governo tinha vexame de confessar essa falta: e que fallava-se de abusos commettidos nos primeiros annos por elevados concessionarios, os quaes haviam vendido os africanos que lhes couberam em lote.

« O sr. Christie, referindo-se a um discurso do sr. Cave na camara dos communs, não aceita o algarismo de 27,800 que aquelle senhor estabeleceu como estimativa dos africanos emancipados que devem existir no Brazil.

« A este respeito o sr. Christie enuncia opinião diversa. Suppõe que os emancipados pela commissão mixta serão em numero de dez, inclusive a prole: ha ainda muitos outros apprehendidos pelos cruzeiros brazileiros depois que cessou a existencia da commissão: mas não são tão numerosos (diz o ministro inglez), nem a seu respeito está o governo britannico em posição identica á que pretende assumir quanto aos africanos confiados ao governo brazileiro pela commissão anglo-brazileira. » (CORREIO MERCANTIL; 13 e 15 de julho, 1862.)

CARTA X.

Synopse: Convenções e leis para a repressão do trafico de escravos.—Quem primeiro condemnou o trafico? Os Estados-Unidos, França e Inglaterra.—Politica ingleza. Diversos tratados. Acquiescencia de Portugal.—Os tratados contra o trafico, verdadeiros monumentos. O de 19 de fevereiro de 1810. O de Vienna d'Austria, de 15 de janeiro de 1815. A convenção addicional de 18 de julho de 1817. Suas consequencias.—Convenção com o Brazil de 23 de novembro de 1826. Seus resultados.—Revista das leis brazileiras contra o trafico de escravos. Art. 7° da lei de 13 de setembro de 1830. Lei de 7 de novembro de 1831. Lei n. 581 de 4 de setembro de 1850, e decreto regulamentar de 14 de outubro do mesmo anno.—Retrospecto. A hediondez do trafico. Bulla do Papa Gregorio XVI. Depoimento curioso do Dr. Cliffe. Consequencias do commercio de negros para os proprios paizes da Africa.—O trafico era prejudicial ao Brazil. Proporção de 1 para 3 entre o emigrante europeu e o africano. Possibilidade de uma corrente de emigração, desde 1829, que satisfizesse as necessidades do paiz. Effeitos materiaes do trafico. Effeitos moraes.—A emigração para as provincias do norte, e a cultura da canna de assucar. Consequencias politicas da emigração.

Meu caro senhor.—Presumo haver discutido a questão dos africanos livres dentro dos limites da maior conveniencia. Pretendi mostrar a necessidade de conceder-se a carta de alforria a todo aquelle que haja concluido o seu tempo de serviço. Foi preciso para isso entrar em considerações acerca do nosso direito escripto; mas, fazendo-o, eu creio que não deixei-me arrastar a juizos temerarios, a observações perigosas. Então, como agora, todo o meu empenho é collocar a questão em terreno neutro, calmo, pacifico. O fim, a que proponho-me, é do maior proveito para o miseravel; e quererei, meu amigo, compromettер a sua causa, assustando a propriedade, consternando e provocando os direitos adquiridos? Não appello para a força, nem excito as paixões: fallo ao sentimento e me dirijo á razão. Si eu quizesse compôr um poema sombrio, ou escrever um romance incendiario; si quizesse começar uma pro-

paganda tão perigosa quanto inutil, não teria estas reservas nem esta prudencia. Desejo ser, não parecer, util.

Mais do que nunca invoco hoje a frieza do vosso raciocinio. Pretendo mostrar que é tanto mais necessario sermos justos para com o africano livre, quanto mais solemnes foram os tratados que assignámos para a repressão do trafico de negros, quanto mais sérias e graves as medidas que o parlamento publicou contra aquelle commercio. Tenho, senhor, de contrariar muitas das ideas recebidas sobre este assumpto. Vou ser accusado, talvez, de falta de patriotismo, palavra que, seja dito de passagem, se ouve mais vezes nos paizes em que realmente existe menos. Escutai-me, porém. Pouco direi em meu nome; é á historia que pertence fallar.

Tem-se admittido, como cousa assentada, que foi a Inglaterra que primeiro tratou de reprimir o trafico, cabendo-lhe, segundo uns, toda a honra por isso, e, segundo outros, toda a censura. Estes ultimos são aquelles que imputam o procedimento dos inglezes a interesses commerciaes exclusivamente. E' assim, meu amigo, que logo desde o começo esta questão desperta o ciume e excita os odios internacionaes. A historia, porém, diz que, ao tempo da guerra da emancipação dos Estados-Unidos em 1776, foi a Virginia, paiz de escravos, que primeiro prohibiu o negocio de carne humana. De 1776 a 1782 seguiram-se-lhe onze outros estados da União. Foi depois, em 1792, que do seio da grande assemblea franceza, onde tinham assento muitos bravos da guerra da America educados nas suas ideas philantropicas, surgiu um decreto datado de 11 de agosto, declarando o trafico de negros contrário aos principios de liberdade proclamados pela revolução. E, ainda que o menos liberal dos heroes de 1789, Napoleão I, houvesse revogado esse decreto para apressar o disinvolvimento da ilha de S. Domingos, a semente, confiada ao espirito da Europa, devia de germinar e fructificar. Pouco depois, com effeito, em 1807, viu-se a Inglaterra renunciar solemnemente ao trafico de negros, primeiro resultado dos

esforços poderosos dos Wilberforce, dos Clarkson, dos Sharp, dos Fox. Fique, portanto, bem fixado este ponto :—O commercio de carne humana não podia ser cousa legitima, nem industria verdadeiramente proveitosa, desde que o vemos abolido por alguns dos Estados-Unidos, que ja possuiam escravos; desde que egualmente o vemos repellido pela França, apezar dos plantadores das suas colonias, senhores tambem de escravos. Ainda mais: a nação, que no trafico tinha incontrado o meio de augmentar a lavoura por escravos de colonias importantes como a Jamaica, a Guyanna, o Cabo e outras, a Grã-Bretanha, emfim, associou-se á politica generosa ja incetada.

A lembrança desses factos bastaria, meu amigo, para aniquilar a objecção de egoismo e interesses commerciaes, que se incontra desde o principio nestes assumptos. Começando por si mesma, a Inglaterra deveria concorrer para que a justiça tambem se fizesse no continente e fóra delle. D'ahi, graças á generosa e inflexivel propaganda da *anti-slavery-society*, nasceu a série de tratados que o gabinte de St. James celebrou com diversas nações desde a Suecia até á Hespanha, afim de levar-se por deante a guerra contra uma das maiores infamias da historia da humanidade.

Dessa rede lançada contra a mais barbara pirataria, devia uma parte pertencer a Portugal e outra ao Brazil. Em vez de motivos para serem estes dous paizes exceptuados, havia ao contrário fortes razões para comprehendel-os. Era entre os filhos do primeiro que recrutava-se uma grande porção da marinha e do commercio dos traficantes; era nos portos e nas praias do segundo que os piratas vinham despejar impunemente a sua mercadoria. Ou Portugal e o Brazil seriam tratados como povos barbaros, ou haviam de entrar na liga christã: não fôra possivel um meio termo. Nem o governo portuguez nem o brazileiro ousaram oppôr-se declaradamente ao espirito do tempo. Desde os tratados do principio deste seculo até ás nossas leis recentes, ha uma cadêa de acontecimentos que, si não

demonstram muita força e vigor, revelam ao menos a idea fixa de acabar com o trafico. Recordemos cada um desses actos, meu amigo; elles pertencem á nossa historia e constituem alguns dos seus monumentos. Em um paiz, para quem a fortuna foi madrasta e que não póde-se ufanar de grandezas passadas ou presentes, vale a pena lembrar factos que sirvam para se lhe fazer no estrangeiro alguma justiça.

Na ordem dos tempos apparece antes de tudo o tratado de 19 de fevereiro de 1810. Ahi Portugal promette á Inglaterra *não estabelecer a inquisição no Brazil;* ahi tambem estipulou-se a gradual abolição de commercio de escravos; e reservou-se aos portuguezes o direito de compral-os so nos dominios africanos de Sua Magestade Fidelissima.

Este primeiro passo, evidentemente limitado, é um preparo, uma advertencia, um exordio. Nada tinha de violento, e devia facilitar o caminho para medidas mais efficazes. Longe disso, as difficuldades nasceram desde logo á sombra da fraqueza do governo. Comprehende-se assim e explica-se bem a politica de evasivas e protestos empregada, no congresso de Vienna, por um homem do espirito do duque de Palmella. Comtudo, assignou-se o tratado de 13 de janeiro de 1815. Annullando o anterior, elle prohibe aos portuguezes, no art. 1°, «comprar escravos, ou traficar n'elles, em qualquer parte da Costa d'Africa ao norte do equador». O seu art. 4° contém a promessa da futura abolição total do trafico.

Dous annos foram precisos, porém, para dar-se ao tratado de Vienna o seu complemento, medidas regulamentares para a prevenção e punição das suas transgressões. Era ainda o interesse privado que embaraçava a côrte portugueza. A convenção addicional de 18 de julho de 1817 foi emfim ratificada. De accordo com o tratado supradito, ella declarou illicito o commercio de escravos nos casos seguintes:

« 1.° Em navio e debaixo de bandeira britannica, ou por conta « de vassallos britannicos em qualquer navio e sob qualquer « bandeira.

« 2.° Em navios portuguezes, em todos os portos ou paragens « da Costa d'Africa prohibidos pelo anterior tratado.

« 3.° Debaixo de bandeira portugueza ou britannica, por conta « de vassallos de outra potencia.

« 4.° Por navios portuguezes que se destinassem para um porto « qualquer fóra dos dominios de Sua Magestade Fidelissima. »

Esta convenção era seguida: 1°, do formulario de passaportes para os navios mercantes portuguezes, destinados ao trafico licito de escravatura; 2°, de instrucções para os navios de guerra das duas nações, afim de impedir o trafico illicito; 3°, do regulamento para as commissões mixtas, estabelecidas na Costa d'Africa, no Brazil e em Londres.

Foi esta convenção a origem de muitos dissabores. Por um lado, ella feria profundamente os piratas da Costa d'Africa, e levantava os clamores dos interesses empenhados na fortuna daquelles. Por outro lado, limitando, não extinguindo, o commercio de negros; estabelecendo a distincção entre o licito e o illicito; prohibindo-o, não por si mesmo, mas segundo a procedencia, a convenção determinava desavenças cujo unico fim seria irritar o espirito público em Portugal e no Brazil. Com effeito, emquanto, por um lado, os cruzeiros inglezes aprezavam embarcações com escravos comprados licitamente, isto é, nos termos do tratado, e provocavam assim reclamações ardentes; por outro, todos os traficantes procuravam provar que a sua procedencia era legitima, e que os inglezes vexavam e opprimiam o commercio portuguez. Menos bastava para tornar antipathico e anti-nacional a repressão do trafico, que aliás ja compromettia tantos interesses deshonestos.

Reconhecida a independencia do Brazil, a Inglaterra procurou, sem demora, definir por um tratado largo as bases da sua politica

futura sobre a repressão absoluta, sem condições. Com effeito, não se fez isto esperar: nós aceitámos e ratificámos a convenção de 23 de novembro de 1826, cujo artigo 1° é do theor seguinte: « Acabados *tres annos* depois da troca das ratificações do presente « tratado, não será licito aos subditos do Imperio do Brazil fazer « o commercio de escravos na Costa d'Africa. » A convenção concluia confirmando as disposições applicaveis dos tratados de 1815 e 1817 entre a mesma Inglaterra e Portugal.

Um dos maiores dias da nossa historia social é aquelle em que esse tratado assignou-se; assim como (digamol-o á face do mundo, e para correcção futura) assim como não ha dias mais deploraveis do que aquelles em que faltou-se á palavra promettida e infringiu-se o tratado.

Compromettido de modo tal, não podia o Brazil recuar. Certo não faltavam desejos de cumprir um dever sagrado. Os partidarios do trafico não constituiam a maioria dos brazileiros; no dia em que o governo o quiz seriamente, o trafico desappareceu. Mas muitos dos interessados n'elle eram poderosos; dissimulou-se, pois, teve-se medo, nos ultimos annos do primeiro imperador, durante e depois da regencia, em épocas tormentosas, de augmentar o numero dos descontentes e as difficuldades da politica interna. A idea fixa, porém, meu amigo, era reprimir o trafico. E vel-a-hemos apparecer de espaço em espaço, em disposições de lei e em actos do executivo, cuja historia é preciso fazer.

Si o estudo dos actos promulgados contra o trafico de escravos não é um objecto digno da attenção dos leitores do Correio Mercantil, nada existe que o seja. A revista, que fiz, dos tratados que assignámos para aquelle fim, e a das leis sobre o mesmo objecto, parecem-me importantissimas sob o ponto de vista historico, porque servem para rehabilitar o Brazil no conceito do mundo civilisado. Quando na Europa se derem ao trabalho de investigar o modo pelo qual procedemos contra a

pirataria em questão, ha de haver mais benevolencia nos juizos crueis, e até certo ponto justos, que se fazem ainda de nossa moralidade.

O compromisso, tomado em convenções solemnes com Inglaterra, foi traduzido em diversas disposições das leis ordinarias. A que primeiro se incontra é o art. 7° da lei de 13 de setembro de 1830, promulgada para reger a locação de serviços, e que, nessa parte ao menos, parece-nos ainda em vigor. Diz o artigo: « O contracto mantido pela presente lei não poderá celebrar-se, debaixo de qualquer pretexto que seja, com os *africanos barbaros*, á excepção daquelles que actualmente existem no Brazil. » Em vista deste texto, ninguem poderá trazer para o Brazil negros d'Africa, embora allegando que contractou-os para servir mediante salario, como se fossem coolis, chins ou outros emigrantes. Revela esta providencia que o corpo legislativo receiava que, sob o pretexto de engajamento, se fizesse o trafico impunemente. Pouco depois publicou-se o codigo criminal, que, em seu art. 179, descreveu e puniu, com 3 a 9 annos de prisão e multa correspondente á terça parte do tempo, o crime de reduzir pessoa livre á escravidão, no qual se comprehende o do trafico supra dito.

A lei de 7 de novembro de 1831, porém, foi a que primeiro tratou especialmente deste objecto. A convenção que com Inglaterra celebrámos em 1826, fixára em tres annos o prazo dentro do qual devêra expirar o commercio de escravos. Devia, pois, um decreto do poder legislativo declarar as circumstancias constituintes do crime, o processo e as penas correspondentes. Além de ter sido promulgada com muita demora, dous annos depois de extincto o prazo da convenção, a lei citada não continha disposições bastante energicas. O seu art. 2°, além das penas do artigo 179 do codigo criminal, sujeita os importadores á multa de 200$ por cada um dos escravos aprezados e ás des-

pezas da reexportação de todos estes. O art. 3°, tornando os responsaveis solidarios, era o que poderia produzir um effeito mais directo. Entretanto, a lei de 1831 acabaria com o trafico, si a houvessem executado com o zelo e a diligencia necessarios. Muitos factos dessa natureza, porém, passaram desapercebidos; a influencia dos poderosos fez afrouxar o cumprimento da lei, até que tornou-se letra morta. Mais tarde, portanto, quando esses factos subiram de ponto, reconheceu-se que ja não era possivel resuscitar uma lei esquecida, desprestigiada, e foi mister publicar outra.

A lei, n. 581, de 4 de setembro de 1850, quasi reproduzindo a anterior, cuja penalidade conservava, preencheu a sua missão. A energia dos executores correspondia ao pensamento do legislador, e o trafico extinguiu-se dous annos depois. Bastou para isso que o governo o quizesse seriamente, e que, desde o decreto de 14 de outubro daquelle anno, regulando o processo da apprehensão e o julgamento das embarcações suspeitas de trafico, começasse de revellar a sinceridade das suas demonstrações de energia.

Obtido este resultado final de tantos esforços, o philantropo satisfeito nada mais accrescentaria; não assim o historiador. Alcançado um grande triumpho, aquelle poderá descançar ou descobrir novas emprezas em que se exerça o seu espirito generoso; o outro, porém, deve remontar ao passado para pesar e averiguar os motivos de um acontecimento tão grave. Este é o meio por que a historia se torna uma advertencia utilissima para o futuro.

Convém, com effeito, estudar os resultados obtidos da cessação do trafico, e esclarecer um ponto que póde ser duvidoso para muitos, a saber: a eterna alliança do justo e do util. Ainda mais: será preciso deduzir os motivos que obstaram e os que actuaram mais fortemente para o grande resultado, julgando-se com imparcialidade da procedencia dos primeiros e da importancia dos segundos.

O commercio de escravos era uma inepcia e um erro industrial, não menos do que um horror que confrangia o coração. Aos discursos fervorosos dos puritanos e dos quakers, a egreja catholica julgou dever reunir a autoridade de sua palavra. O papa Gregorio XVI expediu contra o commercio de negros uma bulla datada de 3 de dezembro de 1839. Ahi faz-se um bello contraste entre o proceder dos christãos do seculo XIX e o dos fieis da era dos imperadores. O Summo-Pontifice lembrava que, segundo o papa Clemente I, nos primitivos tempos do christianismo, algumas pessoas, ardendo em fogo de caridade, até tomaram sobre si cadêas alheias, por não terem outro meio de resgatar os seus irmãos.—O contraste, porém, torna-se frisante quando contempla-se o processo da compra dos negros na Africa, o seu embarque, transporte, alimentação, tratamento, viagem, desembarque e venda. E' uma série de episodios sombrios, com que um novo Dante poderia construir outro poema do inferno.

D'entre as innumeras descripções conhecidas, eu vou reproduzir uma sobre que desejo que o leitor medite, dispensando-me de ajuntar-lhe commentarios inuteis. E' o depoimento do Dr. Cliffe, testemunha ocular, publicado pela *anti-slavery-society*. «Os escravos, dizia o Dr. Cliffe, são accumulados confusamente e « deitados de lado, em uma mistura geral de braços, cabeças, « pernas, de fórma que é impossivel a um delles remexer-se « sem que a massa inteira se remexa tambem. Na mesma em- « barcação formam-se ás vezes duas ou mais cobertas, apinhadas « de escravos, e cuja altura não excede de pé e meio ou mesmo « de um pé. Elles teem assim o lugar preciso para conser- « varem-se deitados, ou, por assim dizer, achatados; mas uma « criança não poderia estar sentada nestas longas linhas de ca- « tacumbas.... São servidos por um so homem, que faz descer- « lhes uma cabaça de agoa e uma ração de alimentos. Somente « aquelles que parecem mais abatidos, são içados para o convéz,

« ao ar livre.... Os navios perdem ás vezes mais de metade de sua « carga, e até cita-se o exemplo de um carregamento de 160 ne- « gros, dos quaes so 16 sobreviveram á viagem. Nada póde dar « uma idea dos soffrimentos a que estes desgraçados estão su- « jeitos, por causa principalmente da falta d'agua. Como a « presença a bordo de uma grande quantidade d'agua e de barris « expõe os negreiros ao aprezamento, elles teem chegado, depois « de calculos de uma odiosa precisão, a reconhecer que, distri- « buindo uma vez de tres em tres dias a cada individuo a agua « contida em uma chicara de chá, isto bastaria para conser- « var-lhe a vida. Nada egualmente póde dar idea exacta da « immundicia horrivel de um navio carregado de escravos. « Accumulados, ou, antes, embarrilados como se acham os ne- « gros, torna-se quasi impossivel limpar o navio, que é de « ordinario abandonado, á falta de um Hercules assaz temerario « para varrer essas novas estribarias d'Augias.... Não resta dú- « vida de que, si um branco fosse mergulhado na atmosphera « em que vivem os desgraçados negros, seria immediatamente « asphyxiado. »

Eis aqui agora o que o mesmo depoimento contém acerca do desembarque: « As rodelas dos joelhos daquelles miseraveis offe- « recem o aspecto de um craneo desnudado. O braço acha-se « desguarnecido de toda a parte muscular: é um osso coberto de « pelle. O ventre fica protuberante e como inchado por doença. « E' preciso que um homem tome esses miseraveis nos braços « para os tirar fóra da embarcação, porque elles tornam-se inca- « pazes de caminhar. Teem um olhar esgazeado, e póde-se dizer « que desceram ao ultimo gráu do abatimento humano, abaixo do « qual so ha o bruto. Um grande numero sahe ferido, carregado « de ulceras, de molestias cutaneas repulsivas, e com *bichos* en- « terrados na epiderme. »

Concluindo, o Dr. Cliffe dizia que, para fazer chegar 65 mil

negros ao Brazil, fôra preciso arrancar 100 mil da Costa d'Africa, e que, desses 65 mil, morrem commummente 3, 4 ou 5 mil nos dous mezes subsequentes á sua chegada.

Si as antigas matanças de prisioneiros de guerra a fio de espada; si o degollamento dos innocentes; si as fogueiras ou autos de fé da inquisição, crimes perpetrados na praça pública e no meio do povo, parecem-nos horriveis, não obstante a differença dos tempos: o que diremos desse novo genero de supplicio consummado, em grande parte, nas praias desertas ou nas solidões do oceano, entre o algoz e a victima, e perante a magestade do supremo vingador de todas as victimas?

Mas, a um seculo de interesses praticos, como aquelle em que vivemos, não basta so mostrar a hediondez da injustiça, fallar ao sentimento e estimular o coração; é preciso ainda assignalar os prejuizos palpaveis resultantes do facto que se condemna.

Em primeiro logar, e antes de estudar os effeitos obtidos no Brazil, é licito inquirir qual seria o progresso daquellas provincias de Africa aonde os traficantes exerciam o seu commercio. Ali deviam ir ter muitos capitaes, e estes haviam de fomentar o disinvolvimento dos recursos do logar. O contrario, porém, succedeu; nem podia deixar de succeder. Para os estabelecimentos da Costa d'Africa, o trafico era uma peste horrivel; dizimava a população, não alimentava o commercio livre, não fixava alli os capitaes, ao passo que desmoralisava e embrutecia os pequenos povoados. Em uma carta ou relatorio dirigido ao sr. visconde de Authouguia, o sr. Teixeira de Vasconcellos referiu, como presidente da camara municipal de Loanda, o que acabamos de affirmar. Elle mostrou extensamente que, no tempo do trafico, os estabelecimentos portuguezes em Angola definhavam e empobreciam-se de dia em dia. Ddepois que o trafico declinou foi que alguns melhoramentos se introduziram, tomando o commercio um caracter serio com os in-

digenas e os antigos habitantes, disinvolvendo-se a cultura, e, com ella, a prosperidade material da colonia.

Eis ahi, pois, meu caro amigo, os effeitos que o trafico exercia sobre as suas proprias fontes: e quaes os beneficios que elle vinha trazer aos paizes de seu destino, e particularmente ao Brazil? Desnecessario fôra, para isso, repetir o que tem-se escripto a proposito dos Estados do Sul da União Americana, de Cuba e de outras colonias. O que dicermos relativamente ao Brazil, é-lhes mais ou menos applicavel.

Aquelles que lastimaram a repressão do trafico, acreditavam talvez que isto equivalia para o Brazil á expulsão dos judeus ou dos mouros de certos paizes catholicos da Europa. Estes representavam em França, na Hespanha e em Portugal os capitaes e a industria; os africanos eram os nossos arados, a nossa lavoura. Não pretendemos negar que os negros importados concorriam para o augmento da producção de generos do paiz. Isto é evidente. A questão, porém, é saber si não havia outro meio mais vantajoso para augmentar a prosperidade do Brazil. Eu respondo positivamente que havia, e era a emigração européa, como vou mostrar.

Certamente, não poderiamos obter um numero de emigrantes egual ao dos negros que o trafico annualmente importava. Houve anno, com effeito, o de 1847, em que este despejou em nossas costas 57.800 escravos. Attenda-se, porém, que está verificado que o trabalho escravo acha-se na razão de metade para o trabalho livre. Em nosso proprio paiz, e particularmente nas colonias de parceria, póde-se bem observar a differença indicada. O homem livre, o homem branco, sobretudo, além de ser muito mais intelligente que o negro, que o africano boçal, tem o incentivo do salario que percebe, do proveito que tira do serviço, da fortuna emfim que póde accumular a bem de sua familia. Ha entre esses dous extremos, pois, o abysmo que separa o homem do bruto. E' facto, que a sciencia affirma de um modo positivo.—Assim, podemos calcular

que, si obtivessemos no tempo do trafico um numero de emigrantes europeus egual á metade dos negros importados, teriamos a certeza de que aquelles produziriam tanto como estes. Mas essa proporção não é ainda a exacta. Os escravos da Costa d'Africa morriam em grande numero durante o transporte, e eram tambem horrivelmente dizimados em terra pelas molestias contrahidas na viagem e por outros motivos. Accresce que o trabalhador livre, no seio de sua familia, de ordinario reproduz-se de um modo lisongeiro: ainda ha pouco ouviamos affirmar que a população das colonias do Rio-Grande do Sul augmenta na razão de 5 °/₀ cada anno. O contrário acontecia e acontece com os escravos. Não seria raro o anno em que o numero de obitos excedesse nas fazendas ao dos nascimentos, mesmo não grassando a febre amarella ou o cholera, que tantos estragos causaram n'ellas principalmente. Calcula-se no sul dos Estados-Unidos, segundo o sr. Molinari, que o termo médio da duração de um escravo empregado em serviço frequente é cinco annos. A importancia destas duas causas combinadas, isto é, a pequena reproducção dos negros de um lado e, de outro, o excesso dos fallecimentos, póde autorisar-nos a reduzir a proporção acima estabelecida, de metade do trabalho escravo para o livre, a muito menos e por ventura a uma terça parte. Creio, pois, que não me afasto da verdade dizendo que um terço de emigrantes europeus é egual, quanto á producção, a um numero dado de africanos.

Isto posto, procuremos o meio termo do numero de negros importados annualmente ao tempo em que o trafico foi maior. Tomo o periodo de 1840 a 1847, durante o qual, segundo os dados estatisticos da *anti-slavery-society*, confirmados pelo nosso ministro de estrangeiros em 1850, importaram-se no Brazil 221.800 africanos, variando entre o minimum de 14.200 (em 1842) e o maximum de 57.800 (em 1847). O meio termo é 27.725 em cada anno. Sendo este o numero médio de escravos fornecidos á agricultura, e cor-

respondendo elle á uma terça parte de trabalhadores livres, isto é, a 9.241, devemos concluir que, si annualmente a emigração europea para o Brazil pudesse subir a esse algarismo, teria satisfeito de um modo completo as necessidades que o trafico era destinado a preencher.

Não sabemos qual foi o numero de emigrantes europeus durante o supradito periodo de 1840 a 1847. Não podia deixar de ser diminutissimo, attenta a concurrencia do trafico. E' certo, porém, que, depois que este começou a declinar, e sobretudo da data do seu desapparecimento por deante, a emigração cresceu logo mais e mais. Segundo o relatorio ultimo do ministro da agricultura, a estatistica dos estrangeiros entrados no Brazil, durante 1859, apresenta o total de 19.695, dos quaes 6.089 individuos são allemães e de outras nacionalidades differentes da portugueza. Em 1860, o mesmo relatorio diz que aquella somma desceu a 15.636. Desses, porém, é certo que uma grande parte não se applica hoje ás emprezas agricolas, as quaes ainda possuem muitos escravos; mas, si estes não existissem em tão grande quantidade, a sua falta seria necessariamente preenchida pelos emigrantes. Vê-se, pois, que, logo nos primeiros annos posteriores ao desapparecimento do commercio de negros, estamos obtendo annualmente um numero de europeus (entre 15 a 19 mil) muito superior á terça parte, que lhes corresponde, do meio termo de negros importados na época do maior disinvolvimento do trafico.

Deste facto eu julgo poder tirar a seguinte consequencia: Si o trafico ja não existisse em 1840, por exemplo, o Brazil incontraria na emigração européa uma quantidade de braços equivalente, em força de trabalho, ao numero de negros que aquelle importava. Com effeito, si hoje, não obstante o grande numero de escravos, recebemos entre 15.000 a 19.000 colonos, poderiamos conseguir-então a metade pelo menos, porção que cresceria gradualmente. Ora, 8.000 a 9.000 homens eram quasi a terça parte, como vimos, da

média dos escravos introduzidos nos dias da maior actividade do trafico.— Não resta, pois, dúvida alguma de que o trafico de negros não era indispensavel ao Brazil. Si elle não existisse, existiria uma corrente de emigrantes, todo o dia em augmento. Si em 1829, anno em que expirou o prazo marcado na convenção com Inglaterra, se tivessem empregado meios energicos para a repressão do trafico até que desapparecesse, a emigração européa procuraria os portos do Brazil inevitavelmente. Então começava a época em que devia declinar a corrente para os Estados-Unidos. Por outro lado, pouco depois, a fome e a miseria começaram a devastar a Irlanda, a Inglaterra e alguns paizes da Allemanha. Finalmente, ainda estava muito distante a época em que a descoberta de preciosas minas na California e na Australia devia dirigir para esses dous pontos do globo grande numero de europeus. O trafico, porém, recrudescendo mais e mais, impedia ou suspendia o movimento da emigração. O contrario deveria succeder, si, reprimindo o barbaro commercio, convencidos da maior conveniencia dos europeus, dirigissemos por ahi os nossos esforços combinados, preparando derrubadas proximas das grandes cidades do littoral, com estradas para estas, com os primeiros edificios provisorios, em ordem a formar verdadeiros nucleos de colonisação estrangeira. Valia a pena para isso até fazer um sacrificio, contrahir um emprestimo, augmentar a divida pública, quando não bastassem os recursos ordinarios do estado. — A prova mais evidente de que o trafico obstava á emigração, e de que esta cresceria não existindo aquelle, é o disinvolvimento da mesma de 1850 para cá, excedendo ás vezes de 19,000 individuos por anno, como acima dicemos. E, uma vez que a não embaracem, ella ha de prosperar sob o regimen da liberdade.

Meu designio, porém, não limita-se a provar que o Brazil podia dispensar o commercio de escravos. Desejo ainda mostrar que elle foi muito prejudicial a certos respeitos, e tanto que, quando mes-

mo não pudesse ser substituido pela emigração, européa, fôra preciso banil-o em todo o caso.

Confessei acima que os africanos vinham engrossar as fileiras de nossos trabalhadores e augmentar, portanto, a producção. Mostrei, porém, que eram precisos tres negros para conseguir-se a mesma quantidade de trabalho produzido por um so europeu. D'onde conclui que era, e continúa a ser muito mais proveitosa a acquisição dos ultimos. Resta-me agora indicar que, além da desproporção quanto á quantidade, o europeu é incomparavelmente superior ao africano quanto á qualidade dos productos e á variedade das industrias e culturas que póde exercer. E' um facto que dispensa demonstração. A que deve o nosso café ser considerado o peior do mercado na Europa, aonde o seu preço infimo é so o que póde animar os compradores? Ha, porém, dentro do proprio paiz outro exemplo mais frisante do que desejo assignalar. Faça-se um parallelo entre o disinvolvimento da provincia da Bahia, que possuiu relativamente o maior numero de negros, e o do Rio-Grande do Sul, que contém os maiores nucleos de colonos europeus. Emquanto a agricultura, o commercio e as rendas da primeira definham a olhos vistos, a outra prospéra em tudo. No Rio-Grande a lavoura aperfeiçoa-se; as industrias apparecem; o povo contrahe os habitos de trabalho; derrama-se a abundancia e tudo vai por deante. Nas colonias do Rio-Grande a cultura não restringe-se a um producto somente; aproveita-se o terreno de todos os modos. Cada dia vê-se ali introduzir um melhoramento; ha pouco começou com muito successo a cultura da vinha e o fabrico do seu precioso licor. Ainda mais: o colono é lavrador e fabricante ao mesmo tempo. Emfim, o Rio-Grande do Sul é a provincia que conta uma navegação interna a vapor mais numerosa. Estes factos são tão eloquentes que dispensam commentarios. Cada africano que se introduzia no Brazil, além de afugentar o emigrante europeu, era, em vez de um obreiro do futuro, o instrumento

cego, o embaraço, o elemento de regresso das nossas industrias. O seu papel no theatro da civilisação era o mesmo do barbaro devastador das florestas virgens.

Depois disso, ha quem pretenda negar a influencia horrivel da escravatura sobre os costumes de um povo? E, ainda mais, a physionomia grosseira, materialista e brutal de um commercio, cujo ramo mais lucrativo era o de uma especulação horrivel sobre a sorte, a liberdade e a vida de muitos milhares de miseraveis? Attenda-se bem para o extraordinario contagio desses factos. O trafico era uma verdadeira peste; infelizmente elle não desappareceu sem deixar no espirito, nos habitos e nas tradições do povo muitos signaes de sua passagem!

Costuma-se desculpar o commercio de negros com a impossibilidade de se habituarem os emigrantes europeus ao rude clima da mór parte de nossas provincias e ao plantio da canna de assucar. Nunca julguei impossivel a colonisação para as provincias do norte; seria difficil, é verdade, attrahir para ali uma corrente de emigrantes allemães, suissos, irlandezes, etc.; mas, no sul da Europa, existiam os portuguezes, alguns dos quaes formam hoje nucleos coloniaes no Maranhão. Quanto á canna de assucar, si não houvesse meio de melhorar, façilitar e adaptar o cultivo da planta (não trato do fabrico do assucar, aonde o inconveniente é menor) a trabalhadores menos grosseiros do que o africano; si isto não fosse possivel, é natural que esse ramo da lavoura cedesse gradualmente o terreno a outros, aos generos alimenticios, e ao algodão sobretudo.

Vêdes bem, meu amigo, o lado por que eu encaro esta questão. Para mim, o emigrante europeu devia e deve de ser o alvo de nossas ambições, como o africano o objecto de nossas antipathias. Além de tudo, eu descubro ainda no disinvolvimento de emigração um grande resultado, que por ventura poderia fixar ou mudar a face politica deste paiz. O emigrante é, cedo ou tarde, o pequeno pro-

prietario; e na pequena propriedade está o espirito de conservação e liberdade, que caracterisa os habitantes dos campos em todos os paizes.

Chegado a este ponto, preciso ainda completar a analyse historica que emprehendi. Farei na carta seguinte algumas considerações acerca dos motivos que obstaram e actuaram para a repressão do trafico.

Saúda-vos o amigo

SOLITARIO.

Novembro, 12.

CARTA XI.

SYNOPSE: — Causas que actuaram em favor do trafico. A propaganda contra Inglaterra. Ingratidão. Accusações. Defeza e censura. A questão dos interesses commerciaes. — Motivos da politica energica do governo inglez. — A subita abolição do trafico, e o disinvolvimento da emigração. Censuras. — O commercio interno de escravos. Conclusão.

Meu illustre amigo. — Expuz, com a liberdade que permittistes, meu juizo acerca das pessimas consequencias materiaes e moraes do tralico de africanos. Quando se reflecte sobre a natureza e os resultados terriveis de tão odioso commercio, parece incrivel que não haja sido possivel extinguil-o promptamente. Actuavam, porém, em sentidos contrarios fortes motivos. Vós sabeis que a abolição da escravatura na Jamaica e outras possessões inglezas determinou uma baixa, posto que momentanea, muito sensivel, na producção do assucar e outros generos coloniaes. Ora, este facto começou a influir em 1835, justamente quando na Europa e nos Estados-Unidos augmentava a procura dos mesmos generos. Dada a alça dos preços de taes artigos, produziu-se no Brazil e em Cuba o mesmo phenomeno que observa-se hoje relativamente ao algodão, isto é, o emprego de todos os esforços a bem de estender-se a cultura da canna de assucar. Esta situação do mercado era um incentivo, um novo premio em favor do trafico de negros, que assim recrudesceu, tanto em Cuba como no Brazil.

De 1840 em deante começou-se a perceber o progresso do trafico para o nosso paiz e reappareceram mais fortes as reclamações dos ministros inglezes contra as transgressões dos tratados. Por outra parte, porém. os lucros maravilhosos obtidos pelos traficantes e

pelos fazendeiros faziam levantar uma verdadeira propaganda em favor da legitimidade e á bem da permanencia do commercio de negros. Pessoas collocadas em posições distinctas da sociedade não se pejavam de advogar a causa e os interesses dos criminosos. Houve tal, meu amigo, que não duvidou escrever, em 1845, uma série de artigos, compilados em um volume de 300 paginas, sob este titulo: *Inglaterra e Brazil. Trafico de escravos.— Por um* DEPUTADO. Esse representante assignava-se com a inicial *F.* O livro é o resumo de quantas satyras tem-se publicado contra o caracter e a politica da nação ingleza. O methodo empregado pelo autor accusa a maior habilidade, não menos do que a ausencia de toda a sinceridade. Ahi não se estuda o trafico em si mesmo, nos seus effeitos, nos tratados existentes, no ponto de vista da conveniencia e do dever do Brazil. Accumulam-se accusações sobre accusações contra Inglaterra; excita-se o zelo patriotico; offusca-se a razão e lisongêa-se o interesse. Tambem não houve um auxiliar mais poderoso para a propaganda do que esse livro, que devia valer a reeleição ao seu pouco ceremonioso autor.

A attitude provocadora dos traficantes e a imbecilidade do nosso governo exigiam um procedimento energico. A inutilidade das notas e a impotencia dos cruzeiros eram manifestas. Promulgou-se, pois, o bill Aberdeen, e instou-se pela execução dos compromissos e das leis. A esse procedimento de Inglaterra chamou-se arrogancia e crime contra o direito internacional. E' sem duvida o bill Aberdeen um absurdo intoleravel perante o direito das gentes; um absurdo que arrastará outros, como essa visita que um official da marinha britannica pretendeu fazer á poucos dias a bordo de um vapor surto em nosso porto; um absurdo que, em casos taes, sobretudo, so merece uma represalia energica, violenta, immediata, brutal mesmo, e nunca (com vergonha o dizemos) simples reclamações em papel, si é que si fizeram, e si, feitas, obtiveram resposta. Seja como fôr, porém, é certo que o proceder

do gabinete de St.-James era uma consequencia do nosso. A sua violencia devia estar na razão inversa da nossa fraqueza, da nossa complicidade moral com os traficantes.

Não pretendemos absolver a politica dos ministros inglezes a respeito do Brazil. Mas desejamos lembrar que ella tinha um fim todo proveitoso para nós, a rapida extincção do trafico; desejamos, ainda, que estudem-se os motivos e faça-se justiça ás intenções de um povo, a que não devemos nunca ceder a honra certamente, mas que havemos de estimar e prezar como o nosso melhor amigo. Deixemo-nos de zelos internacionaes e de receios de dominações, que ja não podem ter logar no seculo em que vivemos. Façamos justiça, pois, aos que a merecem. Saibamos ter como povo uma virtude que tanto honra os individuos: a gratidão. Foi a Inglaterra que obteve a abertura dos portos do Brazil ao commercio do mundo, em 1808, o maior facto de nossa historia colonial. Foi a Inglaterra que fez o rei de Portugal declarar que, ainda volvendo a côrte á Europa, o Brazil continuaria a ser governado como um reino unido, o que valia o mesmo que apressar a independencia. Foi ainda a Inglaterra que, no tratado de 19 de fevereiro de 1810, fez escrever que nunca estabelecer-se-ia no Brazil a inquisição. Foi a sua intervenção, finalmente, que tornou menos sanguinolenta, mais facil e mais breve a nossa independencia.

A propaganda, porém, negava tudo e descrevia a Grã-Bretanha como um inimigo natural de nossa prosperidade, que ella contrariava de caso pensado, oppondo-se ao exercicio de um commercio que, desde o seu começo, fôra exercido extensamente por inglezes. A historia, é verdade, soccorria neste ponto a propaganda. Sabe-se que, pelos tratados de 26 de março e 13 de julho de 1713, a Hespanha concedeu á Inglaterra o fornecimento exclusivo de escravos para as suas colonias. Foi este um objecto de disputas e de graves discussões com a França, que gozára tambem de egual favor. Dever-se-ia, porém, concluir desses factos de um passado tão dis-

tante contra o proceder dos inglezes no seculo actual? Desde os primeiros annos deste, o governo inglez, movido pela influencia crescente das sociedades contra a escravatura, começou de tecer essa rede de tratados com as diversas potencias, em que afinal devia ser apanhado e esmagado o trafico. Foi, emfim, o parlamento inglez que logo depois declarou pirataria o trafico de negros, e abolia a escravatura.

Comprehende-se, todavia, o effeito causado pela recordação do antigo proceder, certamente barbaro e indesculpavel, da nação ingleza. Esse effeito crescia quando apontava-se o facto de se terem conduzido alguns carregamentos de negros, apresados pelos cruzadores britannicos, para a Jamaica e outras colonias, antes do processo e julgamento. O tratado de 1817, porém, declarava que cada uma das potencias contratantes, Inglaterra e Portugal, empregaria como trabalhadores livres os escravos tomados pelos respectivos navios de guerra.

Sobretudo procurava-se estimular os prejuizos do povo, dizendo-se que, entre outras extorsões, os inglezes desejavam celebrar um tratado de commercio que lhes fosse unicamente favoravel, mas perniciosissimo ao Brasil. Cerca de 1843, discutia-se, é verdade, o projecto de uma convenção nesse sentido, que não chegou a realisar-se. Infelizmente, nem sempre os governos deixaram de concorrer para que se fixasse aquelle prejuizo popular contra o governo inglez. Do alto da tribuna, o sr. Paulino de Souza, ministro dos estrangeiros em 1850, enumerava entre os motivos do proceder energico da Grã-Bretanha os seus interesses commerciaes. Lançava-se esta proposição no vago, e, sem examinal-a, todos a acreditavam como o verbo da politica ingleza. Tomou-se como thema a questão dos direitos differenciaes sobre os assucares, segundo a sua procedencia das colonias ou do estrangeiro, sem observar-se que a pouco e pouco se modificaram as disposições proteccionistas das tarifas, até que, pelo acto de 15 de fevereiro de 1845, o parla-

mento, á instancias de Sir Robert Peel, e apezar da opposição violenta dos abolicionistas, diminuiu e egualou os mesmos direitos sem distincção alguma da qualidade livre ou escrava dos productores. Nada mais injusto nem mais inexacto, com effeito, do que attribuir o procedimento de Inglaterra ao egoismo commercial, na época justamente em que ella offerecia ao mundo o mais pomposo espectaculo de um paiz que, regularmente, sem abalos, abandona o velho systema das protecções e restricções e instaura com energia o regimen da livre permuta. A ignorancia, porém, do que se estava passando na Grã-Bretanha, levava a affirmar-se no Brazil que o gabinete de St.-James, reprimindo o trafico, pretendia aniquilar as nossas fabricas de assucar para proteger os plantadores da Jamaiça e de outras possessões, os quaes, então justamente, o parlamento inglez expunha á concurrencia nossa, de Cuba, de Porto-Rico, e de todas as colonias da Hespanha, Hollanda e França. Um exame desinteressado do assumpto convenceria do que dizemos. Bastava considerar que era a Inglaterra quem fazia o mais extenso commercio com o Brazil. Para que podessemos consumir os productos variados das suas ricas manufacturas, sabiam os fabricantes inglezes que era preciso que a nossa agricultura prosperasse, que o Brazil fosse feliz. Seria um absurdo acreditar que, empobrecendo-nos, tiratiam maior vantagem do commercio comnosco.

O que dirigia o parlamento e o gabinete inglez era certamente um motivo poderoso; era o mesmo que levantára no seio do paiz uma propaganda tão energica que pôde em pouco tempo abolir, com sacrificio enorme, a escravidão nas colonias; era o espirito religioso, a caridade christã. Com a dupla autoridade de sua palavra de homem de lettras e de prelado, o respeitavel bispo de Oxford, na sessão dos communs em 12 de junho de 1849, deduzia os mesmos raciocinios contra eguaes accusações. Dizia elle: « Lançou-se-nos em rosto que fazíamos tudo isto por interesses e conveniencias. Dizia-se que, tendo abolido o trafico de escravos

« em nossas colonias, intentavamos reduzir os outros povos á « mesma egualdade, para evitarmos que nos fossem superiores.... « E' falso que tenhamos emprehendido esta grande obra com vistas « de algum resultado commercial. O que é verdade, porém, é que « depois appareceram resultados commerciaes. Porém porque? « por ser uma verdade eterna que ha um principio de justiça que « governa o mundo, e que todo aquelle homem ou nação que o « seguir, ha de mais tarde ou mais cedo colher os seus fructos. »

A verdade historica é, com effeito, essa. A propaganda, porém, punha todo o empenho em obscurecel-a; e vós sabeis, meu amigo, si o conseguiu e com que fortuna. Partia-se de dous principios, os mais proprios para excitar o zelo patriotico: dizia-se que o desapparecimento do trafico importava a ruina da agricultura do paiz, e que este era o alvo das ambições dos inglezes. Difficilmente, pois, meu amigo, poderia o governo brazileiro luctar com tantos odios e tantos interesses. A sua impotencia revelava o seu desanimo. Era em 1850: o trafico despejava então 57.800 negros em nossas costas. O momento exigia um esforço supremo.

O proceder do governo de Sua Magestade Britannica foi, com effeito, uma consequencia dos compromissos que tinhamos tomado, e cuja execução desprezámos. Apezar dos tratados e da lei de 1831, o trafico fazia-se por uma maneira escandalosa. Entre outros factos, citarei o seguinte: Em nota de 23 de agosto de 1836, a legação ingleza, que então o sr. Hamilton dirigia, queixava-se ao nosso ministro de estrangeiros da extroordinaria negligencia das autoridades brazileiras, apontando a circumstancia de ter sido despachado pela alfandega da propria côrte um bergantim que era visivelmente negreiro. O despacho é, na verdade, curioso: o navio, procedente de Angola, manifestára 7 barricas, 1 caixão de alhos, 11 esteiras, 20 pipas d'agoa, 5 macacos e 1 passaro. Entre este enorme carregamento de uma viagem transatlantica, incontrava-se um artigo dos considerados suspeitos pela convenção de 1817, a

saber, a extraordinaria quantidade d'agoa. Entretanto, o governo apenas contentou se de sujeitar o negocio ás camaras.

Taes factos eram a denuncia da impotencia do governo brazileiro, e estimulavam os inglezes a proceder de um modo mais activo do que até então. Para logo pensou-se na conveniencia de reforçar os cruzeiros. Deste recurso esperava-se muito; era o unico que inspirava confiança. Alguns brazileiros illustres, que não pactuavam com o trafico e que desejavam ardentemente vel-o extincto, depunham toda a confiança na actividade dos cruzeiros. Em um despacho de lord Palmerston, datado de 20 de outubro de 1841, o sr. Hamilton dizia que tivera com o sr. Antonio Carlos de Andrada, ex-ministro do imperio, duas conferencias, a pedido do mesmo sr. Antonio Carlos, a respeito do trafico de escravos. Nessas conferencias, accrescenta o despacho, o sr. Antonio Carlos indicava que o unico meio efficaz de suppressão do trafico seria cobrir as costas do Brazil com innumeraveis navios britannicos de pequeno lote, alguns dos quaes deviam ser vapores, e que d'ahi resultariam perdas e a banca-rota dos traficantes. Esta medida foi, com effeito, adoptada por lord Aberdeen. A divulgação dessas conferencias produziu escandalo e foi occasião de censuras amargas ao nobre Antonio Carlos, a quem accusava-se de concorrer para a ruina da agricultura do paiz, emquanto cobria-se de elogios a politica do sr. Aureliano, que era dissimular e sophismar. Vingnemos hoje o nome do illustre patriota Antonio Carlos, mostrando que elle trabalhava justamente por bem do futuro do Brazil.

Os cruzeiros, porém, não correspondiam á expectativa. Todos os dias elles revelavam a sua impotencia. Os negreiros tinham mil modos para salvar-se. A força naval estacionada na Costa d'Africa custava á Inglaterra 10.000 contos annuaes, emquanto que o seu effeito palpavel era so augmentar os supplicios para os africanos, attenta a menor segurança do trafico. Isto mesmo o faziam ver o *Times* e o *Economist;* e outros accrescentavam que taes cruzeiros

eram uma inconsequencia desde que se não prohibia em Inglaterra a entrada dos generos de producção escrava, do assucar sobretudo. Assim, ou o gabinete de St.-James faria cessar a sua policia naval, ou procuraria fortalecer por outras medidas complementares a repressão do trafico. Foi dessa necessidade imperiosa que nasceu o bill Aberdeen, e foi ella que determinou a attitude energica da Inglaterra.

Com effeito, ja se não podia contemporisar. Dados estatisticos, recolhidos cuidadosamente pela commissão ingleza do trafico, verificaram que no tempo em que elle era permittido, a saber, de 1826 a 1829, a menor média annual dos escravos importados no Brazil foi de 18.000 e a maior de 65.000. Dessa época em deante, porém, o horrivel commercio não diminuíra sensivelmente. Em 1840 entraram 30.000 negros; em 1841, 16.000; em 1842, 12.200; em 1843, 30.500; em 1844, 28.000; em 1847, 22.700; em 1846, 32.600! em 1847, 57.800! Total, em oito annos, 239.600!

Com um espectaculo destes, não podia o gabinete inglez confiar na energia do governo imperial, desmentida por varios factos. Em vez de medidas repressoras, apresentavam-se, no senado, em sessão de 13 de maio de 1830, dous projectos alterando o direito e a penalidade vigentes. O primeiro, do sr. Hollanda, dizia que, logo que se modificasse a convenção de 23 de novembro de 1826, ficava o governo imperial autorisado a dar quaesquer regulamentos para o resgate de escravos na Costa d'Africa e sua importação no Brazil. O segundo, do sr. Candido Baptista, diminuia as multas da lei de 1831 e revogava a pena de reexportação de cada africano apprehendido, imposta pela mesma lei.

Além disso, conversações imprudentes, phrases indiscretas, faziam até duvidar da boa fé com que procedia o proprio governo. Era em julho de 1850, no ministerio do sr. Paulino de Souza. Multiplicavam-se os actos de prepotencia dos cruzadores inglezes, e, de commum com o clarido dos traficantes, levantaram-se os clamores de alguns patriotas. As conferencias diplomaticas susce-

dam-se ás conferencias. O sr. Paulino de Souza expõe ao sr. Hudson, ministro inglez, as queixas do Brazil; recorda as arbitrariedades commettidas em Santos, aonde desembarcou uma força da marinha britannica para perseguir um contrabando; em Paranaguá, aonde desrespeitou-se uma fortaleza nacional, e outros e outros. O sr. Hudson (elle é quem o narra, no memorandum dessa conferencia, dirigido a lord Palmerston, em 18 de setembro do mesmo anno) defende o seu governo e declara que, a não haver uma mudança completa na politica timida do governo imperial, a Inglaterra seria forçada a empregar os mesmos ou outros meios mais efficazes. Perante esta manifestação, o sr. Paulino de Souza ainda tentou um esforço supremo, empregou uma tactica que importava a condemnação da boa fé do ministerio: o sr. Paulino declarou que, neste caso, o Brazil ver-se-ia forçado a collocar o seu commercio debaixo da protecção dos Estados-Unidos ou da França. O ministro inglez não desapontou com isso, e recordou que estes paizes tambem acha vam-se ligados com a Inglaterra por tratados para a repressão do trafico.

Collocada neste terreno, a questão teria o desenlace da guerra ou acabaria pela energia de nossa parte. Para honra do Brazil, prevaleceu esta ultima politica. Quando, a 15 de julho, o sr. Paulino de Souza apresentava-se á camara dos deputados afim de responder ás interpellações do sr. Silveira da Motta, a sua linguagem era outra. O pensamento do longo discurso do ministro de estrangeiros era o mesmo do protesto do nobre sr. Limpo de Abreu, publicado em 1845. Manifestaram-se as queixas provenientes das aggressões á nossa dignidade de estado independente; mas declarou-se proseguir com força na politica de extincção do trafico. Desse dia em deante, estava, meu amigo, decidida a sorte do trafico. Os processos succedêram-se aos processos, as deportações ás deportações, a inflexibilidade dos juizes á energia do governo. Tanto é certo que neste paiz o governo póde tudo!

O trafico é hoje apenas uma lembrança do passado. A tentativa do desembarque, em Serinhaem, provincia de Pernambuco, em 1856; ou os votos ingenuos para o seu restabelecimento proferidos em 1859, na assemblea provincial do Rio de Janeiro, pelo membro Vidigal, são acontecimentos extraordinarios que não poderão produzir fructo, ainda que devam conservar attento o governo. O trafico está extincto. Foi no proprio parlamento inglez, aonde tantas accusações nos fizeram, que a rainha Victoria, no discurso de 11 de novembro de 1852, dizia: « Tenho a satisfação de annunciar-vos que os zelosos e sinceros esforços do Brazil para a suppressão do trafico da escravatura, hoje quasi extincto n'aquella costa, habilitaram-me a suspender as medidas energicas, que tinha sido obrigada a tomar com grande pezar meu, e tenho toda a esperança de que não precisarei recorrer outra vez a ellas. » A questão do trafico, pois, a mais grave pendencia diplomatica de nossa historia depois da independencia, terminava sem quebra de nossa amisade com Inglaterra. Si a fraqueza inhabilitava os esforços do Brazil, o seu fim, a idea fixa de todos os seus homens illustrados e reflectidos, eram os mesmos do povo inglez, a repressão do horrivel commercio de escravos. Por isso é que, respondendo ao discurso de apresentação do ministro Hudson, na época das excitações produzidas pelos acontecimentos de Santos e Paranaguá, Sua Magestade não revelava-se indignado, e até referia-se *ás vistas illustradas* do governo da rainha Victoria.

Chegando á esta parte final do meu trabalho, sinto que não respondi ainda á uma pergunta, que geralmente se faz : Si o trafico de negros era um commercio horrivel perante a moral, e pernicioso em vez de util, como se comprehende que muitos lamentassem a sua extincção? Além da cessação de lucros rapidos, havia para essa queixa um motivo serio. O trafico tinha impedido e matado a emigração; estava dissimulado e quasi permittido, ao ponto de tornar-se o meio unico de fornecer braços á agricultura. Para sup-

primil-o, portanto, não se devêra ter procedido de chofre; devia-se reprimil-o com paciencia e constante energia desde a época de sua abolição (1829). O seu desapparecimento subito, em 1850, não podia deixar de ser sensivel. Foi, com effeito, este um dos maiores erros do nosso governo. Os processos barbaros e rotineiros da nossa lavoura exigem uma perenne substituição e augmento do pessoal das fazendas. Ora, não havia ainda uma corrente de emigrantes para satisfazer a essa necessidade, que o trafico preenchia. As vistas, pois, do governo deviam voltar-se com energia para ahi; e, extinguindo com uma mão o trafico, deveria com a outra fomentar e disinvolver a colonisação. E' verdade que procurou-se fazer alguma cousa, mas quasi reduziu-se tudo ás formalidades do estylo. Creou-se, tarde e mal, uma repartição das terras publicas. Qual devia ser o seu primeiro cuidado? destocar alguns pequenos lotes de terrenos proximos dos grandes povoados do littoral, demarcal-os, cobril-os de edificios provisorios, e, feitas algumas derrubadas, entregal-os a colonos, poucos mas bons. Cada um destes nucleos seria um attractivo poderoso, que mais tarde facilitaria aos agricultores nacionaes o meio de conseguir braços. Ao contrario, a repartição disinvolveu-se em pessoal, annexou uma sociedade de colonisação, contratou milhares de vagabundos, de proletarios e condemnados, mandou abrir picadas e fazer demarcações nos desertos e nos sertãos, e tem consumido com isso muitos milhões. E, para completar o systema de esbanjamento, afilhadagem e desperdicios, que caracterisa o governo brazileiro, a mesma repartição vai fundando e comprando colonias de particulares, soffriveis ou más, que brevemente serão as peiores e mais dispendiosas do imperio. Assim, pois, á inercia fatalista com que se deixou ir disinvolvendo o trafico, e á imprevidencia que acompanhou a sua repressão executada de chofre, succedem agora o exito infeliz e a esterilidade das medidas miseraveis por cujo meio o governo pretende fomentar a emigração. Não é, portanto, infundado o pezar

que se ouve manifestar a proposito do desapparecimento do trafico.

Para o philantropo, ha, além disso, uma circumstancia importante. O commercio interno de escravos, a sua exportação do norte para o sul, é um facto que tem-se aggravado de 1850 para cá. Ora, eu acredito que, si as provincias do norte perdem momentaneamente com isso, ganharão mais tarde, ja porque possuirão menor numero de escravos, ja porque isto attrahirá para ellas os emigrantes. Augmentando a sua população escrava, quem definitivamente perde, é, a meu ver, o sul do imperio. Mas, em todo o caso, é innegavel que nada existe mais barbaro do que esse commercio em que se calca aos pés o respeito devido aos laços de familia e ás exigencias do pudor.—Quem sabe si não iremos ter, de consequencia em consequencia, de barbaridade em barbaridade, á selvajaria do sul dos Estados Unidos? quem sabe si, como o acredita o sr. Molinari, a prohibição do trafico não vai tornar-se no Brazil um premio dado á industria dos criadores, e terá por unico resultado aggravar a condição dos escravos? Vosso espirito illustrado comprehende bem, meu amigo, a solidariedade que prende certas questões sociaes. Entre a repressão do trafico e a emancipção da escravatura * ha uma affinidade intima e importantissima.....

Terminando esta carta, eu agradeço-vos a boa vontade com que attendestes ao assumpto curioso, de que me tenho occupado. Será esse um incentivo poderoso para que prosiga vosso amigo, o

SOLITARIO.

Novembro, 19.

---

* Circumstancias imprevistas não permittiram preencher o quadro esboçado na carta VIII. O autor esperava discutir o problema da instrucção elementar, a condição das populações agricolas, das classes pobres das cidades e a dos escravos. Para esclarecer o pensamento indicado no texto sobre este ultimo objecto, fazem-se algumas observações no Appendice IV.

TERCEIRA SÉRIE.

CARTA XII.

SYNOPSE:—Outro programma. Trez questões acerca de navegação.

Meu illustre amigo.—Conservador e liberal, monarchista e democrata, catholico e protestante, eu tenho por base de todas as minhas convicções a *contradicção*; não a contradicção mais palavrosa de que intelligivel das antinomias de Proudhon, porém a contradicção entre duas ideas que na apparencia repellem-se, mas na realidade completam-se, a contradicção, finalmente, que se resolve na harmonia dos contrastes.

Eu declaro francamente que não sacrifico á logica das theorias extremas. Guio-me pelos factos, combino os oppostos, encadeio as analogias e construo a doctrina. Não tenho um systema preconcebido. Não idolatro o prejuizo. Acceito o systema que os acontecimentos me impoem.

O assumpto espinhoso em que permittir-me-heis entrar agora, não poderia ser tratado por um espirito em condições diversas. Por mais obscuro que seja o nome do autor destas cartas, rogo-vos, meu amigo, que dignei-vos attender ás suas demonstrações no que ellas valem por si mesmas, sem procurar prendel-as ás doctrinas de uma eschola ou ao programma de um partido.

As opiniões que professo são esclusivamente minhas. O codigo das minhas ideas promulgou-o um legislador: a observação. Alimento-as isento de preoccupações historicas; professo-as sem prevenções politicas. Vosso amigo não é um liberal, não é um puritano, não é nada disso, e é tudo isso. E' um homem sem affinidades

no passado e isolado no presente. E' o *solitario*. Volvendo os olhos tristes em derredor de si, elle não vê sinão o silencio, e não observa sinão as catacumbas em que se enterraram as grandes reputações de outr'ora. Não vê partidos, porque estes suppoem combate, e o combate um systema de acção. Ora, sobre o campo da batalha está-se neste momento levantando um templo ao VENCIDO. Fez-se a paz, com effeito. Todos adormeceram; os proprios guardas descançam das fadigas do dia.

Não descubro partidos nem campos oppostos *. Enxergo uma idea que despertou no horisonte e vôa e cresce, brilhante e animadora, nas azas do vento.—Salve, deosa! Apressemo-nos, meu amigo; deixemos o ruido das festas indolentes e estragadoras. Abandonemos os palacios dos pretores: ao campo! Preparemos as vias do futuro; saudemos a liberdade.

Quaesquer que sejam as tendencias de meu espirito desconfiado das verdades absolutas, eu confesso-vos, comtudo, que amo apaixonadamente a liberdade. Porquanto ella esmaga o algoz, e sabe com lagrimas amorosas amollecer as cadeias da victima.

Vivemos no seculo das hesitações, das sorprezas e das apostasias; vivemos n'um seculo e n'um paiz, que, na phrase de Bastiat, parecem ter tomado ao serio o ironico estribilho de Béranger:

« Mon cœur en belle haine
« A pris la liberté.
« Fi de la liberté!
« A bas la liberté! »

Nas gravissimas circumstancias do Brazil só reformas liberaes

---

* As circumstancias sob cuja pressão escreviam-se essas linhas, explicam o scepticismo politico confessado no texto. Entretanto, a leitura desta mesmo carta e o pensamento que preside ao volume inteiro não permittem duvidar das opiniões alimentadas e denunciadas pelo autor.

em todos os assumptos podem salval-o. Como á Russia, como á Austria, como á França, chegou o seu dia tambem. Acreditára no prestigio despotico da autoridade, como o menino confia-se á omnipotencia do mentor, como o povo de Deus libertado ao seu guia nos desertos. Mas o despotismo decididamente não póde mais galvanisar cadaveres. Quando as ruinas cahem em pedaços, invoca-se a unica medicina conhecida, o choque electrico da liberdade.

Mas, quem ministrará, meu amigo, ao Brazil sequioso a agua refrigerante das doctrinas salvadoras? Serão os homens que ha tantos annos monopolisam todos os cargos do estado, e cuja condemnação os acontecimentos estão lavrando de um modo irresistivel? Esses homens não pensam nem possuem convicções: seus discursos são plagios, seus decretos copias, suas palavras repetição sem elegancia das phrases que leram no primeiro livro incontrado. Assim illustram-se, grangeam fama, e nos governam. O seu maior defeito consiste em supporem que o Pão do Assucar é o limite do mundo moral, como a antiguidade acreditava que as columnas de Hercules eram o marco extremo do globo conhecido. Esses homens teem por costume desprezar as cousas sérias, por habito encarar so o lado superficial das questões, por vicio organico desprezar as opposições que não podem combater. E' necessario, é indispensavel, é urgente entregar o governo do paiz a individuos que tenham visto o mundo, que saibam abrir e alongar os olhos por toda a extensão do *El-Dorado* que habitamos. Não é um japonez que ha de civilisar o imperio do Japão. No governo do Brazil deviam assentar-se individuos com uma imaginação cosmopolita de Goethe, e uma cabeça universal de Humboldt.

Si os reis absolutos, como Pedro-Grande das Russias, precisavam de percorrer as terras, estudar com o estrangeiro, e, por ventura, aprender com a adversidade e o exilio, o que não deveriam ter visto e observado os ministros, verdadeiros reis nos paizes de governo representativo? Ora, meu amigo, é interessante ver a mediocridade

usufruir por fidei-commisso o governo do Brazil. Eu abomino as personalidades; mas não posso deixar esquecido um exemplo tão a proposito. O sr. Manoel Felizardo, para quem se creou uma pasta particular; o homem que de director das terras, em que não lhe ficava bem continuar a servir, foi docemente promovido a ministro das mesmas; o funccionario, emfim, da especialidade desde 1853, abre o seu ministerio ha quasi onze mezes, trabalha todos os dias e ainda não fez nada. Em compensação, porém, o nobre ministro discutiu, na camara dos deputados, profusamente uma questão do mais elevado alcance, a guerra aos insectos, animaes e formigas destruidoras das plantações, e acaba, diz a gazeta, por combinar um plano gigantesco, a saber: o de uma rêde de estacas que, costeando o mar (verdadeiro caminho que dispensa todos), communique a *capital* do imperio com as *capitaes* de todas as provincias ao norte e ao sul. Que ideas profundas de commercio, de vias de transporte, de nossos recursos, que ideas práticas revela este importante plano do nobre ministro! Isto é que é sciencia, meu amigo; isto é que é mostrar saber!

Emquanto o nobre ministro, debruçado sobre a carta do imperio, imagina praticar no dorso escabroso da cordilheira maritima um caminho para o uso exclusivo das communicações officiaes e dos agentes do governo, deixemos nós a costa, abramos as velas, e, sulcando as ondas do oceano, projectemos tambem uma reforma, muito mais efficaz, nas leis de navegação a bem do commercio, a bem da commodidade do povo, da barateza de todos os generos, do disinvolvimento geral, e das proprias rendas do estado. Emquanto o ministro interna-se pelo sertão, e prefere uma estrada quasi impraticavel á navegação tão facil; emquanto se mostra assim herdeiro dos bemaventurados ministros do reino unido de Portugal, Brazil e Algarves, lembremos-lhe que estamos no seculo XIX, e no novo mundo; agitemos em face desse governo retardado os problemas audaces de uma politica verdadeiramente americana; dis-

cutamos os principios de uma profunda reforma economica, sem os quaes não podem prosperar as ex-colonias dos reis da Europa.

Entre na liça, meu amigo, quando os politicos palavrosos volvem e revolvem a eterna questão do governo pessoal, de que não veem modo de sahir-se bem, depois que vós os atordoastes, carregando de subito sobre suas trincheiras com a phalange macedonia de um syllogismo rigoroso e cruel. Fiquem elles divertindo o público com esse brinquedo infantil, de que nos fallastes. O paiz ri-se da sua esterilidade e aborrece-se da sua adulação. O paiz quer a discussão de assumptos positivos, em que se possa ver o fundo e medir a extensão. Tratemos nós de satisfazer ao paiz, tanto mais porque o tal brinquedo é uma distracção aconselhada pelo governo para poder ás caladas arranjar os seus projectos inconstitucionaes e vergonhosos, organisando guardas de policia nas cidades e villas, e creando administradores municipaes.

Provoquemos o governo para a discussão das questões graves, e mostremos-lhe que, si os partidos dormem, véla a imprensa. Talvez elle recúe assim de suas mysteriosas tentativas contra as liberdades publicas.

Creio que julgais comigo muito opportuna a occasião para discutir-se o meio de facilitar as communicações interiores do imperio, o que vale dizer o meio de tornar mais barato e mais commodo o transporte, e de diminuir, portanto, a taxa que a circulação addiciona ao preço dos productos. Ora, este problema tem, com effeito, assumido uma importancia notavel nos ultimos annos, desde que uma ligeira excepção aberta nas leis do privilegio nacional da cabotagem, pelo decreto de 28 de setembro de 1859, produziu resultados muito além da espectativa mais exagerada. Estudar este assumpto por todas as faces; recordar a formação desse privilegio desde as fontes mais antigas da legislação portugueza; expôr o direito que tem subsistido entre nós; critical-o á luz de uma theoria baseada em factos, allegando exemplos contemporaneos de outras

nações, e traçando o quadro da actualidade dessa questão no mundo; autorisar a critica com os dados estatisticos e factos observados em nosso proprio paiz; propôr, finalmente, as bases de uma reforma das leis que vigoram; tal é, meu amigo, o primeiro objecto das cartas que pretendo dirigir-vos. Si minhas demonstrações forem bem acolhidas e merecerem o vosso apreço inestimavel, eu levantarei mais alto a voz, e, atacando de frente um problema que inspira terror aos nossos estadistas, discutirei a magna questão da abertura do Amazonas ao commercio do mundo. Do Amazonas aos Estados-Unidos ha apenas um passo; e, depois de perguntar si temos o direito de bater com uma porta de bronze sobre a face do futuro das maravilhosas regiões por onde se estende magestoso o gigante dos rios, eu mostrarei si é possivel estarmos em relações mais estreitas com a Europa do que com os Estados-Unidos, de que parecemos fugir, em vez de fazer que, graças ao vapor e ao telegrapho electrico, o Rio de Janeiro aperte cordialmente, por acima do oceano, as mãos de New-York.

Vereis, meu amigo, especialmente no que respeita á primeira questão, a da liberdade da cabotagem, que trata-se de um objecto intimamente ligado á sorte do povo deste paiz e ás causas de sua miseria, de que comecei a occupar-me em algumas das cartas anteriores.

Costuma-se allegar que o privilegio nacional, ou por outra, o monopolio da navegação costeira, é exigido por um principio politico, o da segurança do estado, que ainda não pude comprehender. Mostrar-vos-hei, ao contrario, que o monopolio, exagerando o preço dos generos do commercio, creando e justificando a exploração injustissima das grandes capitaes sobre as pequenas provincias, fomenta um estado de cousas desagradaveis, uma agitação surda, um ciume entre provincias irmãs, perigoso para a ordem publica, e que so não descobre quem não quer ver. A essas theorias de segurança publica e de poder maritimo do Brazil pódem os homens do povo res-

ponder com a maxima latina tão cheia de senso: « *Primo vivere, deinde philosophare* ». Os politicos theoricos insistem, com effeito, e insistem com emphase, no poder e influencia maritima do Brazil. Estudaremos este ponto opportunamente. Elles descrevem o oceano com as mesmas ideas dos Bartholomeus Dias e Vascos da Gama. O oceano é sempre um campo de batalha, aonde os pavilhões dos reis pleiteiam a victoria da influencia exclusiva e da supremacia universal. Discutiremos a inanidade de taes recordações historicas, oppondo-lhes desde já estas bellas palavras do Sr. Louis Reybaud: « Point de combats sur mer ;.... la mer est un chemin et non un camp de bataille. »

Sei que vou incontrar no meu rumo as massas compactas dos prejuizos antigos. Sei que hão de talvez calumniar minhas intenções e apedrejar o que chamarão utopias. Mas eu trabalho por amor do povo, a que pertenço, o povo donde sahi.

A satisfação pública é a base da segurança do estado. O parlamento que desejar fortalecer essa base, faça ao povo o beneficio de dar-lhe o pão mais barato, e de tornar-lhe a vida mais commoda, abrindo definitiva e realmente os portos do imperio aos navios de todos os pontos do horizonte. A esse parlamento patriotico, que assim proceder, poder-se-hão applicar as palavras do Mestre áquelle que ouve os seus conselhos: « Similis est homini ædificanti domum, qui fodit in altum, et posuit fundamentum super petram. Inundatione autem facta, illisum est flumen domui illi, et non potuit eam movere: fundata enim erat super petram. » S. Luc. cap. VI, v. 48.

Quizera, meu amigo, poder apoiar as minhas observações em dados abundantes e muito concludentes. Apezar do esforço empregado nisso, difficil foi colher estatisticas exactas e minuciosas. Nestes assumptos, no Brazil, so as repartições publicas possuem informações. Mas estas enthesouram-se com avareza e escondem-se, quando existem, dos olhares profanos. Os factos mais importantes

para o nosso proprio commercio não se publicam : foi preciso que de Manáos escrevessem á vossa fallia que a companhia do Amazonas suspendêra a navegação de Tabatinga por deante, para que soubessemos aqui de uma circumstancia tão importante. E' por isso que deve o parlamento nomear commissões de inquerito para o estudo de assumptos de tal natureza, porque esse é o meio de esclarecer o público. Um inquerito sobre o privilegio da cabotagem, sobre essa face especial do regimen protector, produziria resultados ainda mais frisantes do que obteve a commissão incumbida, em 1850, do estudo de nosso movimento industrial com relação á tarifa das alfandegas. A questão, entretanto, não permitte demoras ; é urgente discutil-a. Está nisso empenhada a sorte das pequenas provincias do imperio, principalmente. Ellas acham-se opprimidas por todos os modos. São-lhes inteiramente applicaveis as celebres palavras de Sir Robert Peel, abrindo a éra da grande reforma financeira : « We have got the bounds of profitable taxation ». Chegou-se ao extremo, com effeito ; é preciso recuar.

E havemos de fazel-o por força. O paiz está cançado de agitações estereis e de tentativas frustradas. O paiz sente a necessidade de atirar-se ao desconhecido. A realidade é intoleiravel, e elle começa a desprender-se inquieto dos braços da realidade, essa amante que tão cedo beijamos como logo repudiamos.

« O *statu quo*, dizia Bastiat, é impossivel, a tradição insufficiente. E' preciso tratar de reformas ; e, posto seja a palavra dissonante, eu direi : *E' preciso novidade* ; não a novidade qne abala, derruba, espanta, mas a novidade quo sustenta, consolida, segura e fraternisa. »

E a reforma se fará. Mas a minha esperança não se apoia, meu amigo, na experiencia, essa fria pedra de toque, na lingoagem de Byron, cuja triste influencia descora tudo.

Creio no futuro, e ninguem resistirá ás exigencias do futuro.

Não me qualifiquem de visionario, nem chamem as minhas ideas

utopias. Responderei ás objecções deste genero com um periodo elegante de Victor Hugo no discurso tão conhecido sobre a paz universal. « Quando affirmaes essas altas verdades, é natural que vossa « affirmação incontre a negação; é natural que vossa fé incontre « a incredulidade; é natural que, nesta hora de nossas perturbações « e dilacerações, a idea da paz universal surprenda e choque quasi « como a apparição do impossivel e do ideal; é natural que grite-se: « utopia; e, quanto a mim, humilde e obscuro operario nesta « grande obra do seculo XIX, acceito essa resistencia dos espiritos, « sem que ella me espante nem me desanime. E' impossivel conse- « guir que se não volte a face e se não fechem os olhos n'uma espe- « cie de deslumbramento, quando, no meio das trevas que pesam « ainda sobre nós, abrís bruscamente a porta radiante do futuro?... « Vivemos n'um tempo rapido, vivemos na corrente de aconteci- « cimentos e de ideas mais impetuosa, que ja tenha arrastado os « povos, e, na epocha em que estamos, um anno faz muitas vezes « a obra de um seculo. »

Termino hoje com esta profissão de fé, para começar de novo amanhã.

SOLITARIO.

1862: fevereiro, 18.

CARTA XIII.

SYNOPSE: — Filiação historica das leis que regem o commercio de cabotagem. Espirito do seculo XVI. Montesquieu.—Diversas prohibições das leis portuguezas. Textos de Mello Freire e das Ordenações. Base do systema maritimo de Portugal. Excepção em favor dos inglezes. Barbaridade.—Abertura dos portos. Carta régia de 28 de janeiro de 1808. A navegação de grande cabotagem de colonia a colonia. Alvará de 4 de fevereiro de 1811. Condições que, para emprehender essa navegação, deviam concorrer no navio portuguez. — Direito actual. Principio fundamental.—Navegação directa. Quaes os portos para ella habilitados. Alfandega e mezas de rendas. Decretos de 19 de setembro de 1860 e de 29 de setembro de 1859. Excepção importante do decreto de 18 de setembro deste ultimo anno. Penalidade para as transgressões.—Navegação de cabotagem. Em que consiste. E' um privilegio exclusivo dos nacionaes. Actos que o teem reconhecido e firmado. Penalidade que o garante. — Condições de que depende hoje a nacionalidade da embarcação. Tratado com a França de 6 de junho de 1826. Regulamento de 22 de junho de 1836. Codigo do commercio. Resumo dessas condições.

Meu caro amigo.—Mal vai o governo quando pretende responder com o sarcasmo ás impugnações da imprensa. Não lhe perdôo as phrases que acabo de ler no JORNAL DO COMMERCIO de hoje. Finge o governo acreditar que não tenho outro fim mais que oppôr difficuldades á sua marcha triumphante. Si o ministerio se estivesse occupando de negocios graves, si conhecessemos e podessemos crer nas suas intenções manifestadas (porque nós somos governados pelas intenções occultas), bem poderia eu escolher para objecto de minhas meditações calmas o estudo, sem prevenções partidarias, deste ou daquelle acto, deste ou daquelle plano de reformas. Mas governa-nos a preguiça e entorpece-nos o desmazelo. Assim, que tenho com a vida de um ministerio que está so contando o seu tempo de antiguidade para obter a graça da proxima aposentadoria? Com os olhos fitos nas grandes questões, com o espirito preoccupado, es-

queço-me da vida ingloria que arrastam esses despreziveis officiaes-maiores, esses insolentes creados de casa nobre. E' preciso, com effeito, esquecer-me dos homens do meu tempo e do tempo em que vivo, para levar ao cabo um trabalho, que não é porventura emprehendido para elles, sinão para outra geração menos corrompida e mais enthusiasta, mais illustrada e menos egoista.

Para comprehender-se a filiação historica das leis que hoje regem no Brazil o commercio maritimo por cabotagem, permitti-me subir até ás suas fontes.

As conquistas d'Africa, d'Asia e America fizeram objecto de muitas disposições e regulamentações impostas á navegação pelos reis de Portugal. Naquelle tempo acreditava-se que o commercio era como uma empresa do estado, e o estado era o rei. Escriptores mais habilitados disinvolverão um dia a ordem historica desse milheiro de decretos estupidos, a cujo circulo de ferro o despotismo ignaro pretendia limitar o movimento da liberdade do commercio. Eu so careço de assignalar em traços brevissimos o caracter geral dessas leis.

Ninguem comprehendeu-o melhor e o expoz mais succintamente do que o autor do monumento que se chama *O Espirito das Leis*. Vou citai-o como autoridade tanto maior quanto é certo que, impressionado pela philosophia semi-barbara do seculo, Montesquieu não impugnava, antes parecia legitimar essa ordem de cousas. No livro XXI, capitulo XXI, que aliás começa por esta palavra profunda : *A bussola abriu por assim dizer o universo*, o grande escriptor dice : « O objecto destas colonias (as de Portugal e Hespanha) é fazer o « commercio em melhores condições do que se faz com os po- « vos visinhos, com os quaes todas as vantagens são reciprocas. « Tem-se estabelecido que so a metropole poderá commerciar na « colonia ; e isso com grande razão, porque o fim do estabeleci- « mento foi a extensão do commercio, não a fundação de uma ci- « dade ou de um novo imperio. — Assim, é ainda uma lei funda-

« mental da Europa, que todo o commercio com uma colonia es-
« trangeira é considerado como um puro monopolio punivel pelas
« leis dos differentes paizes....—E' tambem admittido que o com-
« mercio estabelecido entre as metropoles não determina uma per-
« missão para as colonias, que ficam sempre em estado de pro-
« hibição.— A desvantagem das colonias, que perdem a liberdade
« do commercio, é visivelmente compensada pela protecção da
« metropole que defende-a com suas armas ou sustenta-a com
« suas leis. »

A estas proposições syntheticas, que resumem a philosophia do seculo sobre o commercio maritimo, voltarei quando estudar em uma das cartas posteriores, a proposito das grandes reformas liberaes da generosa Inglaterra, o que se chama o systema colonial. Por agora desejo somente mostrar que os reis de Portugal eram, tanto como os de Hespanha, acanhados de espirito, sem coração para sentir, sem intelligencia para medir as vastas consequencias do novo-mundo, descoberto pela fortuna, mas que so havia de prosperar com a liberdade.

Uma das primeiras prohibições, e de que pretendia-se formar a base do poder maritimo de Portugal, era a de não permittir-se exportar ou vender navios aos extrangeiros, segundo lê-se na Ordenação Phil. liv. V. tit. 114.

Outras leis, com o mesmo espirito regulamentador e preventivo, dispuzeram acerca da construcção e grandeza dos navios mercantes. Citarei um trecho do celebre J. C. Mello Freire, de não contestada autoridade em todas e particularmente nas questões de historia do direito patrio. Eis como elle se exprime no liv. I. *de jure publico*, tit. IX. § XII, nota: « Navium structuram et magni-
« tudinem post Joannem II, et Emmanuelem felicissimum certam
« definivit Sebastianus Rex in Regimine, quod Indicæ domui dedit
« anno 1570: plura Extravag. 11 juli 1765, et legibus aliis novis-
« simis cauta sunt. »

As ordenações, porém, continham outros preceitos mais importantes que organisavam todo o systema restrictivo. Sem licença régia, não podiam, no começo do seculo XVI, os portuguezes navegar para as Indias ou para o Brazil, nem ahi exercer o commercio, que, ainda assim, de certas mercadorias era prohibido. Os marinheiros não deviam servir nas frotas dos estrangeiros, nem a estes era permittido venderem-se objectos de construcção naval. Finalmente, aquelle que uma vez abraçasse a vida do mar, jamais poderia abandonal-a. As transgressões eram punidas com perdas, restituição de soldadas em dobro, degredo, destituição de officios, etc. Eis aqui as palavras concisas de Mello Freire sobre este objecto, no § VII do tit. cit.: « Cives etiam non, nisi de Regis licentia, ad « remotissimas has regiones navigare possunt, vel ibidem nego- « tiari, ord. lib. V, tit. 107 in princ. et § 2 seq.; nec omnium pro- « miscue rerum commercium eisdem concessum, sed quarumdam « tantum, quæ referuntur ord. eod. lib. tit. 106, Emman. 113; « neque nostri navarchi et nautæ in exterorum classibus inservire « possunt, ord. lib. V, tit. 98, Extravag. 27 septembri 1756; vel « naves, materiamve navalem eisdem vendere, aut fabricari, ord. « lib. V, tit. 114, Emman. 88 § ult.: vel denique navigii regimen, « quod semel susceperunt, derelinquere, ord. lib. V, tit. 97, Em- « man. 98. »

Mas o preceito fundamental era o que prohibia a todos quantos não residissem no reino, isto é, em Portugal, navegar ou commerciar com as Indias, com o Brazil e todas as demais possessões da corôa. E' o que Mello diz nas seguintes palavras: « Jure itaque suo « Reges nostri utuntur, dum exteris, hoc licet in Regno non habi- « tent, navigationem, negotiationemve ad Indiam, Brasiliam, et « reliquas transmarinas provincias prohibent, et quidem sub gravi « pœna, quam statuunt Ord. lib. V, tit. 107 in princ. Extravag. « 9 Februarii 1591, 18 Martii 1605, 8 Februarii 1711, etc., etc. » Para formar-se idea justa da penalidade imposta pelos barbaros que

constituiram um tal systema, transcrevo o primeiro texto citado por Mello, isto é, a Ord. do liv. V, tit. 107, in princ. Eis a letra : « Defendemos que pessoa alguma, de qualquer estado e condição « que seja, assim natural destes reinos como estrangeira, não vá « nem envie fóra de nossos navios, em navios outros alguns, ás « partes, terras e mares da India, ou á cidade de S. Jorge de Mina, « ou ás partes de Guiné ou outras quaesquer terras, mares e loga- « res de nossa conquista, a tratar, resgatar, nem fazer guerra sem « nossa licença e autoridade, sob pena de, fazendo-o, morrer por « isso *morte natural*; e por esse mesmo feito *perder* para nós *todos* « *os seus bens.* »

A base do systema está conhecida. Isolar as colonias do mundo, prendel-as exclusivamente a Portugal, era o primeiro cuidado da politica dominante, que considerava as mesmas colonias minas da metropole, sem preoccupar-se com os meios de fazel-as prosperar.

Essa politica foi sustentada com uma seguridade terrivel e uma energia inabalavel. Tambem as colonias de Portugal ficaram sendo as peiores do mundo. Uma pequena excepção abriu-se-lhe, apenas, em favor de Inglaterra, cujo governo ja sentia-se pesar sobre a côrte de Lisboa. Pelo alvará de 25 de março de 1650, foram os navios inglezes admittidos a entrar nos diversos portos do reino, e, pelo de 4 de julho de 1657, considerados como portuguezes relativamente ao commercio das ilhas, não pagando direitos maiores do que elles.

Comquanto d'ahi em deante se houvesse permittido aos hollandezes e aos inglezes residir, em numero diminuto, e até enviar navios ao Brazil, estava isso em desuso no seculo XVIII, tendo-se tornado interdicto para todas as nações o accesso da colonia. Segundo o historiador Southey, sob o governo do marquez do Lavradio, vice-rei em 1770, os mesmos navegantes estrangeiros que arribavam aos portos do Brazil não podiam reparar ahi suas avarias sinão desembarcando as mercadorias, que se enviavam para Lisboa

e eram vendidas afim de se pagarem os direitos da alfandega e as dividas contrahidas no porto!

Todos sabem que á fuga da côrte, amedrontada com a invasão franceza, devemos a abertura de nossos portos, obtida pelos inglezes, e, como resultado proximo, a mesma independencia. A carta régia de 28 de janeiro de 1808, endereçada pelo principe-regente foragido ao conde da Ponte, governador e capitão-general da Bahia, realizou a mais importante revolução nos habitos, nas tendencias e nas ideas commerciaes de Portugal.

Abrindo os portos do Brazil ao commercio estrangeiro de importação e exportação, a carta régia favorecia tanto os interesses de Inglaterra, que então era preciso lisongear, como tinha por fim soccorrer as finanças reaes. Ahi se allega, com effeito, o grave prejuizo da fazenda proveninte da total interrupção do commercio em vista das criticas circumstancias da guerra européa. Os apertos do fisco, como diz Bastiat, contribuiam mais para a reforma do que a consciencia dos sãos principios. Como quer que seja, porém, cahiu por terra em um dia esse systema secular construido por uma longa serie de leis e ordens, que prohibiam no Estado do Brazil o reciproco commercio e navegação entre os vassallos da corôa e os estrangeiros.

Isto, porém, não bastava para satisfazer ás necessidades do paiz. A carta régia, posto submettesse todas as mercadorias ao direito de 24 °/₀ sem distincção quanto á nacionalidade dos navios, foi reformada nessa parte por um decreto de junho do mesmo anno, que estabeleceu direitos differenciaes; a saber: 16 °/₀ para as mercadorias transportadas em embarcações portuguezas, e os mesmos 24 para as demais, com excepção dos inglezes, que obtiveram, em tratado posterior, a entrada por 15 °/₀. Estes direitos differenciaes, que não collocavam todas as bandeiras nas mesmas condições, offendiam visivelmente os interesses do paiz, que tinha toda a vantagem em commerciar directamente com quaesquer nações.

Não é so isso, porém. Calcula-se a população do Brazil, no começo do seculo, em 3.600.000 habitantes, dos quaes 1.440.000 eram escravos. Tão pequena população, extraordinariamente disseminada por uma superficie vastissima, exigia, para prosperar, a maior facilidade de communicações entre os mercados mais frequentados pelo estrangeiro e os pequenos portos do litoral. E, com effeito, por tolerancia das autoridades, começaram alguns navios estrangeiros a fazer o commercio costeiro entre porto a porto do Brazil, Portugal, Algarve e ilhas adjacentes. A portaria de 23 de novembro de 1816, porém, apressou-se em prohibir este recurso, aliás indispensavel. A cabotagem, pois, continuou privilegiada como d'antes, e fóra do pensamento da carta régia de 1808. Subsistiu ella como a imagem do passado, que aliás acabava-se de repudiar.

Entretanto, escusado é mostrar que o grande facto de 1808, quaesquer que houvessem sido as suas causas, e não obstante as inconsequencias que se lhe seguiram, devia produzir, e produziu os resultados mais decisivos a bem do progresso do paiz. Desde então o Brazil subiu alguns degráos no conceito da côrte. Uma ordem de 14 de agosto de 1810 (para não tratar de outros assumptos) ordenava como se fariam pelos districtos das intendencias exames de tudo quanto interessasse á navegação dos rios e costas do Brazil, e um decreto de 2 de junho de 1816 mandava ao conde da Barca e ao marquez de Aguiar abrir conferencias com pessoas doutas sobre um systema de relações commerciaes entre os diversos dominios da corôa.

A medida da abertura dos portos do Brazil foi seguida de tal animação no commercio e de taes lucros financeiros, que o rei publicou logo o alvará de 4 de fevereiro de 1811, aonde lê-se que tinha elle resolvido estender as mesmas vantagens de uma bem intendida liberdade commercial a beneficio dos dominios da Africa e estados além do Cabo da Boa-Esperança. Confessa que as anterio-

res leis de privilegio do commercio nacional eram ja inapplicaveis, e accrescenta que nem poderiam soltar as prisões que impediam e fechavam parte dos portos dos seus estados ao commercio directo com outros portos dos seus proprios dominios. Vê-se que a esse tempo a grande cabotagem entre as diversas colonias não era permittida aos proprios navios nacionaes; apenas consentia-se a cada uma destas a navegação directa para a metropole ou a de cabotagem nas suas respectivas costas. A' vista disto o alvará conclue permittindo aos portuguezes, em navios portuguezes, o commercio directo entre os differentes portos dos dominios da corôa, e entre esses e o Brazil.

Era mister, porém, definir para esse effeito as condições da embarcação nacional. O art. 28 do mesmo alvará declarou que só podia fazer o commercio directo de porto a porto das possessões da corôa o navio portuguez, pertencente a portuguez com residencia nos estados portuguezes, construido em um de seus portos e navegado por mestre e tres quartas partes de portuguezes. O decreto de 19 de novembro de 1811 declarou que o logar da construcção era essencial, e que não achava-se nas circumstancias do alvará citado a embarcação estrangeira que houvesse passado á portugueza depois delle. Esse alvará, meu amigo, ainda é o assento, com ligeiras modificações, do direito que entre nós regula a nacionalidade do navio.

Tenho feito um ligeiro esboço das leis que constituiram o systema colonial e das que regiam, na monarchia portugueza, o privilegio da cabotagem. Occupando-me agora da nossa legislação depois da independencia, do direito actual, serei forçado a enfadar-vos mais do que hontem. E' o assumpto arido, mas não é menos essencial precisar os limites legaes da questão, afim de que se possa julgar das vantagens ou dos inconvenientes do systema adoptado.

O principio que no Brazil tem prevalecido acerca de navegação

depois da independencia, póde ser formulado nas duas seguintes proposições :

— A importação, descarga, deposito e transito de todas as mercadorias, vindas do estrangeiro, é livre, isto é, permittida a todos os navios nacionaes, ou não, nos portos em que ha alfandegas ; e, nos ultimos annos, o mesmo permitte-se naquelles portos em que existem mezas de rendas para isso habilitadas expressamente.

— Ao commercio e navegação costeira, em navios nacionaes, acham-se abertos, porém, todos os portos do imperio.

O regulamento das alfandegas, ultimamente publicado com o decreto n. 2.647 de 19 de setembro de 1860, confirma tanto uma uma como outra asserção.

A respeito da primeira, cito o art. 315 *in princ.* Este artigo attribue ao governo a faculdade de designar os portos, pontos ou logares para o commercio externo de importação ou exportação. Com essa faculdade, o governo na mesma occasião declarou a existencia no imperio de 19 alfandegas e 11 mezas de rendas. Mas note-se que, dessas 11 mezas de rendas, apenas acham-se habilitadas para a arrecadação e fiscalização de direitos e rendimentos pertencentes ás alfandegas, na fórma do art. 509 do mesmo regulamento, as seguintes: de Santa Victoria de Palmar, Pelotas, Itaqui, S. Borja e S. José do Norte, na provincia do Rio Grande do Sul, e de Manáos na do Alto Amazonas. Advirta-se, porém, que nenhuma dellas, com excepção da de S. José do Norte em certos casos, póde despachar navios estrangeiros, ou, por outra, que os portos em que existem não acham-se habilitados para o commercio directo com o estrangeiro. Com effeito, quanto ás quatro primeiras do Rio-Grande do Sul, é expresso o decreto n. 2486 de 29 de setembro do mesmo anno de 1860. Tecendo um labyrinto de restricções ao commercio livre, esse decreto, cujo espantalho era o contrabando, esse decreto, producto da mesma fabrica fatal que deu á luz tantos outros, so permitte nesses lugares o despacho das mercadorias estrangei-

ras transportadas em barcos nacionaes, ou navegadas para ahi com carta de guia de outras alfandegas. Quanto á meza de S. José do Norte, o art. 39 desse mesmo decreto permitte que se effectuem nella o desembarque, deposito, despacho e sahida das mercadorias de embarcações que, ou por affluencia de trabalho na alfandega do Rio-Grande, ou por qualquer motivo, não poderem ter descarga nessa alfandega.

Temos, portanto, que o commercio directo so póde fazer-se em 19 portos sempre, e algumas vezes em mais um, o de S. José do Norte. Si abstrahirmos das alfandegas da provincia do Rio-Grande do Sul (as do Rio-Grande, Porto-Alegre e Uruguayana), ficam apenas *dezeseis* para todo o commercio do imperio. No logar proprio, eu farei ver o gravame resultante desta parcimonia, e mostrarei que esse tem sido um meio de favorecer os interesses dos grandes mercados e de proteger o privilegio da cabotagem, ou promover o que se chama a marinha nacional, contra o bem estar manifesto do povo das provincias. O mesmo decreto das alfandegas consagra a idea de portos exclusivamente habilitados para este ou aquelle ramo de commercio, e crea portos de entreposto e transito so em logares determinados, todas estas restricções inuteis e prejudiciaes, não menos que a do mesmo privilegio de cabotagem, que ellas auxiliam.

Conhecidos os portos habilitados para a entrada e sahida do navio estrangeiro, vem a proposito citar uma disposição de outro decreto, n. 2.485 de 28 de setembro do anno referido, que, como todos sabem, abriu ao privilegio do commercio costeiro excepções que indicaremos adeante. Este decreto, com effeito, diz no art. 4° que os presidentes das provincias poderão permittir a entrada de embarcações estrangeiras em portos interiores em que não houver alfandegas, não so para as descargas das mercadorias que elle permitte sejam transportadas por cabotagem em navio estrangeiro, não so tambem nos casos extraordinarios de peste, fome e soccor-

ros promptos, como ainda para receberem carga de generos e mercadorias de producção ou de manufactura nacional para fóra do imperio. Consideraremos depois o alcance desta importante excepção.

O navio estrangeiro acha-se, por uma penalidade severa, obrigado a respeitar os limites que lhe são traçados. A infracção do regulamento, a entrada ou sahida de logares não permittidos, é punida com a apprehensão das mercadorias, perda das embarcações qua as transportarem, e multa egual a 2/3 do valor das mesmas mercadorias (art. 315 do regul. cit. § 3°). E o aviso de 28 de novembro de 1855, revogado hoje, até declarava inadmissivel a navegação de embarcações estrangeiras para portos do imperio não habilitados, ainda quando taes navios so conduzissem colonos, rigor que certamente offendia um dos mais graves interesses do paiz, o da emigração.

O espaço interdicto ao navio estrangeiro é cortado em todos os sentidos pelo navio nacional. E' o que chama-se o privilegio de cabotagem. Para descrever, porém, as bases sobre que assenta entre nós esse privilegio, é preciso começar definindo-o com precisão. Denomina-se cabotagem, segundo Ferreira Borges, a viagem ou commercio de cabo a cabo. Esta, que é a significação primitiva da palavra, não corresponde bem ao sentido do nosso direito, que emprega-a para indicar a navegação de porto a porto brazileiro. De ordinario, na accepção mais larga, chama-se *grande* cabotagem a que se faz de provincia a provincia, e *pequena* a que é feita na costa de uma mesma provincia. Usa-se, ao contrario, da expressão *longo-curso* para indicar a navegação de ou para portos estrangeiros, posto sejam muito proximos aos do imperio e situados no mesmo continente. Tal é a distincção que resulta da ord. do thesouro n. 311, de 24 de julho de 1841.

Diversos actos dos poderes legislativo e executivo teem confirmado o monopolio da bandeira brazileira quanto ao commercio de

cabotagem. Direi mesmo que geralmente tem parecido muito conveniente e muito natural esse monopolio. Ja em 1836, José Clemente Pereira, presidente de uma commissão da praça nomeada pelo governo para formular o projecto de codigo do commercio, de que existem innumeros vestigios no codigo actual, escrevia no prefacio desse trabalho algumas palavras que revelam a veneração mais fanatica ás ordenanças francezas. « As bases essenciaes do di-
« reitos maritimo, dizia elle, datam a sua origem dos primeiros po-
« vos que conheceram a navegação, e depois que o seculo de Luiz
« XIV as reduziu a systema, a sua famosa ordenança de 1681 tor-
« nou-se o *codigo universal* do direito das gentes de todos os povos
« merciantes. Nenhum redactor dos codigos commerciaes depois
« della publicada ousou até hoje alteral-as: fôra um *crime* na com-
« commissão se ousasse tomar a iniciativa para fazer innovação em
« principios, que teem em si a essencia da *immutabilidade*; copiou
« fielmente artigos que todos os codigos teem copiado. »

Os exemplos francezes eram, com effeito, os que mais se respeitavam. Ora, a França sustentava então, como hoje, as mesmas doctrinas do tempo de Luiz XIV. Ja nos tratados, que celebramos pouco depois da independencia, com Inglaterra, Austria, Estados-Unidos, Hollanda, etc., tinha-se reservado para o pavilhão nacional o commercio costeiro. E, de accordo com elles, o regulamento de 22 de junho de 1836, no art. 307, declarou o seguinte: « Os
« generos e mercadorias de producção e manufactura nacional, e
« as estrangeiras que ja tenham sido despachadas para consumo
« em alguma das alfandegas do imperio, so poderão ser importa-
« das de uns em outros portos delles em barcos brazileiros; si o
« forem em barco estrangeiro, serão havidas e tratadas como es-
« trangeiras de novo importadas no imperio, ficando sujeitas a di-
« reito de consumo e a embarcação que as trouxer á multa do art.
« 160 (4$ por cada tonelada de sua arqueação) por falta de mani-
« festo. »

O art. 486 do regulamento das alfandegas, a que ja referi-me, é ainda mais positivo. « O transporte, diz elle, de generos e mercadorias de qualquer origem, de uns para outros portos do imperio, « constitue um *privilegio exclusivo* das embarcações nacionaes. »

O privilegio é tão incontestado que diversos actos, explicando dúvidas dos regulamentos, procuram resolvel-as sempre no sentido favoravel a elle. Assim, a ordem do thesouro de 26 de outubro de 1846 declarou que a navegação de mercadorias estrangeiras entre portos nacionaes nem a titulo de lastro é permittida ás embarcações tambem estrangeiras. E o decreto de 11 de abril de 1853, em vista da abertura do Rio da Prata e de seus affluentes, declarou que a navegação entre portos das costas brazileiras do Uruguay e Paraguay, ainda entre os habilitados da primeira, so poderá ser feita com bandeira nacional. Este decreto prohibe, pois, ao estrangeiro a pequena cabotagem naquelles rios, em quanto que o de 25 de outubro de 1856, como depois mostraremos, consente-lhes a grande cabotagem dos portos do Brazil para o de Albuquerque em Matto Grosso, quando para taes viagens não se encontrarem embarcações nacionaes.

A penalidade do art. 488 do regulamento citado garante o mononopolio de um modo efficaz. Submette as mercadorias, conduzidas por cabotagem no navio estrangeiro, ao pagamento de direitos de consumo, como se fossem directamente importadas, sendo além disso apprehendido o mesmo navio.

Para resalva e segurança, deve o navio nacional, que transporta mercadorias estrangeiras por cabotagem, apresentar a sua carta de guia, ou relação authentica dessas mercadorias. Esta é a formalidade, que, posto fosse abolida pelo decreto de 26 de abril de 1854, art. 23, restabeleceu o decreto n. 2.355, de 16 de fevereiro de 1859.

Constituido o privilegio, a lei definiu as condições de que depende a nacionalidade da embarcação. Na carta precedente eu

mostrei que o alvará de 4 de fevereiro de 1811 era a base de nossa legislação nesta parte. Com effeito o primeiro acto brazileiro em que se trata disso, é o tratado que celebrámos com a França a 6 de junho de 1826, e em cujo art. 6° se lê o seguinte: « Serão conside-
« rados navios brazileiros os que foram *construidos* ou *possuidos*
« por subditos brazileiros, ou por qualquer delles, e cujos
« *capitães* e *tres quartos* da tripolação forem brazileiros; não
« tendo, porém, vigor esta ultima clausula emquanto a falta de
« marinheiros assim o exigir, devendo todavia ser o dono e capi-
« tão brazileiros e levarem as embarcações todos os outros despa-
« chos em fórma legal. » A clausula dos tres quartos da tripolação, que o mesmo artigo declarava suspensa provisoriamente, começou de vigorar do 6° anno em deante, por virtude do 2° artigo addicional ao referido tratado, que diz: « Egualmente se declara que,
« convindo-se pelo art. 13 do tratado, em que a clausula, que
« exige os tres quartos de nacionaes na equipagem de todo o na-
« vio brazileiro, *não terá vigor emquanto a falta de marinheiros*
« *assim o exigir;* as altas partes contractantes, em nenhum caso,
« pretendem prolongar a suspensão da dita clausula além dos 6
« annos ajustados para a duração de muitas outras estipulações do
« mesmo tratado. »

Citarei outros textos, que limitam-se a referir somente algumas das condições, não todas. Eis, em primeiro logar, como se exprime o art. 308 do regulamento de 22 de junho de 1836: « So
« serão qualificados brazileiros os barcos *construidos* no imperio, e
« os cascos estrangeiros, que *já se acham* como propriedade brazi-
« leira, cujo proprietario e commandante forem cidadãos bra-
« zileiros. » — Ainda que por este artigo pareça essencial o logar da construcção, era dispensavel esse requisito para a nacionalidade do navio, revogado nesta parte o direito portuguez *.

* E' o que resulta da lei de 15 de novembro de 1831, art. 51, § 11,

O codigo commercial é menos completo. Na parte 2ª, art. 457, diz elle: « So se consideram embarcações brazileiras as que ver- « dadeiramente pertencem a subditos brazileiros, sem que nella « tenha parte algum estrangeiro. » *

O regulamento das alfandegas, art. 487, sem definir nem precisar a intelligencia da legislação anterior a esse respeito, contenta-se de referir-se á ella e ao codigo do commercio.

Advirta-se, porém, que o art. 457 do mesmo codigo, determinando que sejam apprehendidas as embarcações que se registrarem como nacionaes pertencendo aliás no todo ou em parte a pessoa estrangeira, declara em seguida que: « os subditos brazileiros « domiciliados em paiz estrangeiro so poderão ter embarcações na- « cionaes, sendo comparte nellas alguma casa commercial brazi- « leira estabelecida no imperio. »

Quanto á qualidade do mestre ou capitão, as instrucções de 23 de dezembro de 1840, regulando a matricula das embarcações brazileiras, diziam o seguinte: « O mestre deverá, sendo de nasci- « mento portuguez, apresentar uma justificação na fórma do de- « creto de 8 de agosto de 1831, de que é brazileiro adoptivo ou « naturalisado, segundo a constituição e as leis. » Nenhum individuo, pois, a não ser cidadão brazileiro, seria jamais admittido á matricula como mestre. Veremos opportunamente que apezar destas providencias não tem sido possivel conseguir a fiel obser-

---

que creou o direito de 15 por cento sobre as embarcações estrangeiras que passarem a brazileiras.

* O ultimo relatorio do ministerio da justiça dá noticia da seguinte dúvida de um dos tribunaes do commercio: « Si, depois da lei de 10 de setembro de 1860, podem obter cartas de registro e navegar com bandeira brazileira as embarcações possuidas por brazileiras casadas com estrangeiros? » O presidente do tribunal da Bahia pronunciou-se pela negativa, sendo essa tambem a opinião do tribunal da côrte, que a manifestou por edital de 22 de outubro de 1860.

vancia da lei nesse ponto. Citarei, emfim, a esse respeito o art. 496 do codigo do commercio, que diz: « Para ser capitão ou mes-« tre de embarcação brazileira, requer-se ser cidadão brazileiro, « domiciliado no imperio, com capacidade civil para poder con-« tratar validamente. »

Vê-se, meu amigo, que nenhum dos textos citados comprehende todos os requisitos da embarcação brazileira; e, como é este um ponto essencial, permitti-me agrupar as suas disposições, combinando-as. Isto mostrará que, como dice na carta precedente, as disposições do alvará de 4 de fevereiro de 1811 ainda subsistem com alterações accidentaes.

A embarcação brazileira deve reunir as seguintes condições:

1.ª Ser propriedade de brazileiro. (Tratado com a França, cit. art. 6°; regul. de 22 de junho de 1836, art. 308 cit.; e cod. com. art. 457 cit.)

2.ª Sem que nella tenha parte algum estrangeiro. (Art. 457 cit. do cod. com.)

3.ª O proprietario deve residir no Brazil; e quando não resida, deve ter parte na embarcação alguma casa brazileira estabelecida no imperio. (Art. 457 cit. do mesmo cod. com.)

4.ª Ser commandada por capitão ou mestre brazileiro. (Trat. com a França, loc. cit.; regul. de 22 de junho de 1836, art. cit.) —Sendo o capitão ou mestre brazileiro adoptivo ou naturalisado, deve proval-o com justificação. (Instr. cit. de 23 de dezembro de 1840).—Do mesmo se exige que tenha domicilio no imperio e capacidade civil para contractar. (Cod. com. art. 496 cit.)

5.ª Finalmente, tres quartos dos homens da tripolação devem ser brazileiros. (Trat. com a França, art. cit.; e alv. cit. de 4 de fevereiro de 1811.)

Os requisitos, que levo indicados, não são poucos; e calcula-se a importancia do vexame resultante do privilegio da cabotagem,

desde que elle é restrictamente exercido dentro do circulo limitado da nacionalidade.

Tendo chegado a este ponto, caber-me-ia tratar de certos favores concedidos á marinha nacional e das excepções feitas ao privilegio exclusivo da navegação de cabotagem. Para não aborrecer-vos, porém, ponho aqui termo á presente carta, promettendo tratar na seguinte desse outro ponto do direito em vigor.

SOLITARIO.

Fevereiro, 22.

CARTA XIV.

SYNOPSE: — Direito actual, continuação. — Direitos differenciaes e taxas de ancoragem. — Restricções ou excepções ao privilegio da cabotagem. I. Entrada por franquia e reexportação.—II. Carga de navios que conduzem colonos e passageiros. — III. Desembarque dos mesmos.—IV. Circumstancias extraordinarias: fome e peste, guerra, promptos soccorros e vexames ao commercio.— V. Força maior.—VI. Embarcações dos estados ribeirinhos.—VII. Transportes por conta da administração pública.—VIII. Navegação para Albuquerque em Matto-Grosso.—IX. Idem para Uruguayana.—X. Carga para fóra do imperio.—XI. Transporte de mercadorias estrangeiras e nacionaes, segundo o decreto de 28 de setembro de 1859. — XII. Carga e descarga de certas mercadorias. — Transição para a critica do direito vigente.

Meu illustre amigo.—O objecto da presente carta é ainda menos deleitavel que o da anterior, posto que muito mais importante. Cabe-me, com effeito, agora completar o quadro do direito actual com a indicação dos favores concedidos á marinha brazileira e com a das excepções arrancadas a custo ao privilegio da cabotagem.

Reinava nos conselhos do imperio a escola proteccionista, que produziu uma tarefa exagerada e pretendia encaminhar a prosperidade material do paiz pela senda tortuosa dos meios violentos, quando começaram tambem de reclamar auxilios e impulso á industria de construcção naval, e, portanto, á marinha nacional. Neste intuito, o governo tentou uma experiencia : publicou ao 1° de outubro de 1847 um decreto que augmentava com mais um terço as taxas de ancoragem sobre as embarcações estrangeiras e os direitos de consumo das mercadorias que ellas transportassem, excepto quando pertencessem a nações com quem existiam ajustes em contrario, ou que tratavam os navios brazileiros em pé de egualdade. Este decreto, consagrando uma injustiça manifesta,

pois que vexava a navegação estrangeira de longo curso sem poder augmentar ou disinvolver a nossa, excitou clamores energicos, que determinaram a sua revogação. Outro favor, porém, conseguiu subsistir: o decreto de 5 de março de 1852 aboliu o imposto de ancoragem que d'antes pagavam os barcos de cabotagem. E' um auxilio vantajoso, mas que não concorreu, nem podia concorrer para o florescimento da navegação costeira, como provaremos opportunamente com os dados estatiscos.

Confesso-vos que nada é mais penoso do que systematisar os textos esparsos do nosso direito sobre um ponto qualquer. Entretanto, é indeclinavel resumir em um so feixe todas as disposições em vigor, mais ou menos antigas, que teem aberto excepções ao privilegio nacional de navegação por cabotagem.

Estas excepções elevam-se ao numero de doze, que passo a indicar minuciosamente.

Póde effectuar-se em embarcação estrangeira, de uns para outros portos do imperio, nos seguintes casos, com as limitações que irei assignalando:

I. O transporte de generos e mercadorias de qualquer origem pertencentes á carga do navio estrangeiro: 1.° Que, tendo dado entrada por franquia em um porto do imperio, seguir para outro antes de findo o prazo da mesma franquia; 2.° Que, tendo dado entrada por inteiro, seguir para outro differente porto do imperio com toda ou parte da carga, despachada para consumo ou para reexportação.

Assim dispõe o art. 486 § 1°, ns. 1 e 2, do regulamento das alfandegas de 19 de setembro de 1860; e o art. 229, segunda parte, do regulamento de 22 de junho de 1836, que é confirmado tambem pelo decreto de 28 de setembro de 1859, art. 1° § 2°.

II. O transporte de generos e mercadorias de qualquer origem pertencentes á carga do navio estrangeiro que conduzir colonos,

ou passageiros de qualquer especie, com que tiver entrado, e sua bagagem. Art. 486 cit. § 1° n. 3, e § 3° do mesmo art.

Quanto á bagagem de passageiros, ja dispunha no mesmo sentido o art. 307 do cit. regul. de 22 de junho; e, quanto á de passageiros e colonos, o art. 2° § 2° do decreto de 28 de setembro de 1859. E' preciso, porém, definir no que consiste a bagagem; o mesmo regul. das alfandegas, no art. 459, diz: « Reputar-se-ha bagagem: 1° o facto usado; 2° os instrumentos e artigos do serviço e uso diario, ou da profissão dos passageiros, officiaes e equipagem das embarcações; 3° os bahús, caixas, malas, saccos e outros semelhantes envoltorios, que encerrarem, ou contiverem os objectos mencionados neste artigo ». O artigo immediato, 460, é ainda mais extenso, e diz: « Além dos objectos referidos no artigo precedente, serão especialmente reputados bagagem do passageiro ou colono que vier estabelecer-se no imperio: « 1°, as barras, catres e camas ordinarias ou communs que estiverem em relação ás posses e posição do colono a que pertencerem; 2°, a louça usada e ordinaria; 3°, os instrumentos aratorios ou de sua profissão; 4°, os trastes de qualquer especie e objectos usados, comtanto que o seu numero e quantidade não exceda do que for indispensavel para o uso do colono e de sua familia; 5°, uma espingarda de caça para cada colono adulto. »

Devo notar, porém, que a parte mais importante desta excepção não está tanto no sentido largo dado á palavra bagagem, como sobretudo na permissão feita no principio ás embarcações estrangeiras, que conduzirem colonos e passageiros, para transportarem por cabotagem mercadorias de qualquer origem pertencentes á sua carga.

III. O desembarque de colonos ou de quaesquer passageiros e sua bagagem, póde effectuar-se, mediante licença especial do ministerio da fazenda, por um navio estrangeiro em qualquer ponto do imperio, seja ou não porto alfandegado, ou so habilitado para o

commercio de cabotagem, ou seja ainda em pontos sitos nas margens dos rios e lagôas e agoas interiores. E' o que deduz-se do art. 318 § 4° do mesmo regulamento das alfandegas, combinado com o art 317 § 2°, e este com o art. 316.

IV. Tambem póde-se fazer por cabotagem, em navio estrangeiro, o transporte de quaesquer generos ou mercadorias em certas circumstancias extraordinarias definidas pelo § 2° do citado art. 486 e 318 § 5° do mesmo regulamento das alfandegas. Estas circumstancias são as seguintes:

1.ª Fome ou peste (n. 1 do § 2° citado). Ja a lei de 25 de setembro de 1827, art. 2°, tinha permittido, por um anno, a remessa por cabotagem, em navio estrangeiro, de comestiveis e medicamentos ao Ceará e Rio Grande do Norte, por occasião da fome que sorprendeu então essas provincias. O regulamento das alfandegas torna geral a medida anterior; mas creio que so refere-se á provincia atacada de fome, e não a todo o imperio na mesma occasião. Em qualquer caso, o mesmo regulamento, no § 4° do citado artigo 486, torna o favor feito á embarcação estrangeira dependente de licença do ministro da fazenda ou do presidente da respectiva provincia, podendo a licença estender-se mesmo a portos interiores em que não ha alfandegas, segundo o art. 4° § 2° do decreto de 28 de setembro citado. Convém attender para taes restricções e dependencias consagradas pelo mesmo acto qne reconhece a necessidade da excepção.

2.ª Promptos soccorros de que precise alguma povoação do interior (n. 2 do § 2° cit.) Neste caso é tambem indispensavel a licença da autoridade, como acima dicemos, por virtude do § 4° do cit. art. 486; podendo ella estender-se aos portos de que trato no periodo precedente.

3.ª Guerra interna ou externa (n. 3 do cit. § 2° cit.). A mesma excepção ja existia por virtude do art. 309 do regul. de 22 de junho de 1836 cit. Mas este exigia que a guerra tornasse muito ar-

riscado o commercio, e fazia depender a navegação de licença do governo supremo (o central), emquanto o § 4° cit. do art. 486 do regulamento das alfandegas não contém a primeira limitação, e, quanto á segunda, permitte que os presidentes de provincia possam tambem conceder a licença.

4.ª Vexames e prejuizos causados á navegação e commercio nacional por cruzeiros ou forças estrangeiras, embora não haja declaração de guerra (n. 4 do citado § 2°). E' o que ja tinha disposto a lei n. 628 de 6 de setembro de 1851, art. 43, que parece ter tido por fim favorecer o pensamento do ex-ministro dos estrangeiros o sr. Soares de Souza, que pretendêra, como vos dice em uma de minhas cartas anteriores, collocar o nosso commercio sob a bandeira dos Estados-Unidos no tempo em que os inglezes perseguiam vivamente os navios suspeitos de trafico de africanos.

O regulamento das alfandegas não declara si neste caso é necessaria a licença, que exige nos outros.

V. Nos casos de arribada forçada, varação ou força maior, devidamente provadas, o navio estrangeiro póde vender em um porto do imperio as mercadorias que trouxe de outro. E' o que deduz-se dos arts. 317 § 1°, 327, 336 §§ 6° e 7° do mesmo regulamento das alfandegas; e art. 3° § unico n. 3 do decreto citado de 28 de setembro de 1859.

VI. As embarcações estrangeiras pertencentes aos Estados-ribeirinhos podem navegar nos rios e aguas interiores do imperio, segundo as disposições dos respectivos tratados. (Art. 317 § 3°, e art. 3° § unico, n. 1, do decreto de 28 de setembro citado.)—Ja vimos, porém, que, na fórma do decreto de 11 de abril de 1853, os estrangeiros acham-se excluidos da pequena cabotagem entre os portos das costas brazileiras do Uruguay e Paraguay; mas parece-me que o artigo citado do regulamento das alfandegas tem por fim admittir a possibilidade de conceder-se isso no futuro aos nossos visinhos.

VII. A navegação por cabotagem para porto habilitado, e até mesmo para qualquer, póde ser permittida, mediante licença do ministerio da fazenda, á embarcação estrangeira que tiver de carregar ou descarregar mercadorias e objectos pertencentes á administração pública. E' o que deduz-se do art. 318 § 2°, combinado com os dous anteriores do mesmo regulamento das alfandegas.

VIII. Quando em qualquer dos portos do imperio em que existem alfandegas não se incontrem embarcações nacionaes para carregarem, com destino ao de Albuquerque em Matto-Grosso, generos de producção e manufactura do paiz, ou mercadorias estrangeiras ja despachadas para consumo, poderá o seu transporte ser facultado a navios estrangeiros por autorisação especial do ministro da fazenda na côrte e dos presidentes nas provincias. (Art. 1° do decreto de 25 de outubro de 1856, e art. 489 do regulamento das alfandegas.)

Aos navios estrangeiros que obtiverem a licença acima dita, será tambem permittido em retorno o transporte para portos alfandegados de generos da mesma provincia de Matto-Grosso, ou de qualquer origem, que ja tenham pago direitos de consumo. (Decreto citado, art. 3° e regulamento das alfandegas, art. 490.)

Não pretendo contestar a vantagem da faculdade promulgada por esse decreto; mas ella está circumscripta a um limite, á falta de embarcação nacional. A vantagem do decreto não é, portanto, decisiva nem completa. E' um favor dispensado com avareza.

IX. E' do mesmo genero a excepção introduzida pelo art. 493 do regulamento das alfandegas. No caso de faltarem navios, que exportem directamente generos de producção e manufactura nacional para o porto de Uruguayana, esse artigo permitte o transporte aos navios estrangeiros. Mas note-se que nesse caso trata-se somente de generos do paiz.

X. Impetrada tambem uma licença especial do supradito minis-

terio da fazenda e até mesmo dos presidentes de provincia, as embarcações estrangeiras, tendo descarregado em um porto, podem navegar por cabotagem para outro, ainda mesmo para os interiores em que não ha alfandegas, afim de receberem ahi carga para fóra do imperio de quaesquer generos de producção ou manufactura do paiz. E' o que conclue-se do citado art. 318 § 2° do regulamento das alfandegas, com referencia aos dois immediatamente anteriores, e combinado com o art. 4° § 2° do decreto de 28 de setembro de 1859.

Esta excepção é sem dúvida de um alcance muito elevado a bem da agricultura brazileira, que, á falta de meios de transporte, soffre supplicios intoleraveis. Libertando-a da lei que a cabotagem privilegiada lhe impunha, as disposições citadas seriam fecundas em resultados praticos, si não tornassem o favor dependente da licença, e si, sobretudo, não o permittissem sómente ás embarcações que vão receber carga para fóra, ficando excluidas as que conduzem frequentemente os mesmos generos nacionaes dos pequenos portos do litoral para os mercados em que effectuam-se as transacções e embarques para o estrangeiro. Esses pequenos portos, demais, não podem ser frequentados por embarcações grandes, como são de ordinario as de longo curso que demandam muita agua, tornando-se assim raro que a elles se dirijam os navios dessa natureza, aos quaes justamente se quiz fazer o favor.

XI. Chegámos á parte mais importante das excepções ao privilegio exclusivo da bandeira nacional, de que me estou occupando. E' a de que trata o art. 486 § 2° n. 5 do regulamento das alfandegas com referencia ao decreto, tantas vezes citado, de 28 de setembro de 1859. Enumerarei, pois, as hypotheses desse decreto.

1.ª O transporte das mercadorias estrangeiras, abaixo referidas, despachadas para consumo, ou reexportadas, na fórma da legislação em vigor, é permittido, de uns para outros portos do imperio onde houver alfandegas, ás embarcações estrangeiras que, tendo

conduzido colonos ou mercadorias para certo lugar, depois de obterem seu desembaraço, se destinarem a outro afim de receber carga para fóra do imperio (art. 1° § 1° do decreto citado).

As mercadorias estrangeiras, de que trata o artigo, são as seguintes :

Animaes vivos e aves, de qualquer especie.—Bacalhão e peixes seccos salgados de qualquer qualidade.—Carne de qualquer qualidade, verde, secca (xarque) com ou sem sal, em salmoura, fumada, preparada de qualquer outro modo, ou em conserva.—Carvão de pedra.—Farinha de trigo.—Fructas verdes ou seccas.—Gêlo.—Machinas de vapor e suas pertenças, e utensilios proprios para a agricultura.—Pedra para construcção, em bruto ou lavrada, ou calcarea.—Sal commum.

Advirta-se, porém, que o decreto prescreveu limites, ja designando nominalmente os generos de que trata, ja descrevendo as condições, para que possa ter lugar o transporte.

2.ª O transporte dos generos e mercadorias de producção ou manufactura nacional abaixo indicados, é egualmente permittido, de uns para outros portos do imperio em que houver alfandega, ás embarcações estrangeiras nas mesmas circumtancias referidas na excepção anterior, isto é, que, tendo conduzido colonos ou mercadorias para certo lugar, depois de obterem seu desembaraço, se destinarem a outro afim de receber carga para fóra do imperio. (Art. 2° § 1° do dec. cit.)

As mercadorias nacionaes, de que falla esse artigo, são as seguintes, tendo-se-lhes ajuntado mais uma, o café em grão, na tabella annexa ao regula mento das alfandegas :

Aguardente.—Animaes vivos, e aves de qualquer especie.—Arroz.—Assucar em bruto.—Café em grão.—Cal.—Carne de qualquer qualidade, verde, secca (xarque) com ou sem sal, em salmoura, fumada, preparada de qualquer outro modo ou em conserva.—Carvão de pedra ou vegetal.—Cereaes de qualquer qualidade.—Farinha de mandioca.—Feijão.—Fructas verdes ou seccas, flôres, folhas, legumes e farinaceos de qualquer qualidade, e sementes para a agricultura.—Lenha.—Linguas seccas, em salmoura.

e de qualquer outro modo preparadas.—Madeiras.—Mel, melaço.—Milho.—Pedra para construcção, em bruto, ou lavrada, ou calcarea.—Sal commum.—Telha.—Tijolo.

Esta tabella, que, comprehendendo o sal commum, favorece a exportação das nossas minas do Assú e Macáo no Rio-Grande do Norte, e, incluindo o café, póde animar no norte do imperio o consumo da producção das provincias do sul; esta tabella, digo, é comtudo muito limitada tanto no numero dos objectos, como principalmente nas condições de que faz depender a excepção ao privilegio da cabotagem.

3.ª Finalmente, o decreto declara que os presidentes de provincia podem permittir a entrada de embarcações estrangeiras em portos interiores onde não houver alfandegas, para descarga das mercadorias acima designadas, tendo ellas sido despachadas para consumo. Dec. cit. art. 4° § 1°.

Mas os favores, de que se trata nos tres periodos acima, teem restricções.

A primeira é a do art. 3° do mesmo decreto, segundo o qual as suas disposições referidas não comprehendem o transporte das mercadorias e objectos de qualquer natureza pelos rios, lagôas e aguas interiores do imperio, o qual só poderá ser effectuado em barcos nacionaes, excepto havendo alfandega nos respectivos portos, na fórma do regulamento (como no caso do decreto acima transcripto, excepção 8ª, de 25 de outubro de 1856), ou existindo tratados em contrario com os Estados ribeirinhos, como fica dito na excepção 6ª.

A segunda restricção é a do art. 7.°, que expressamente declara que as disposições anteriores terão vigor unicamente até o ultimo dia de 1863. Acredito, porém, que os effeitos dessas fraquezas ja experimentados, ainda que em pequena escala, animarão o parlamento a tornar perpetuo aquillo que o decreto fez provisorio.

A terceira restricção incontra-se no art. 486 § 4° do regulamento das alfandegas, que tambem exige para todos os casos, de que

acabamos de tratar, expressa licença ou ordem do ministerio ou dos presidentes.

XII. Chego, finalmente, á ultima excepção.

Segundo o art. 317 § 2º do regulamento das alfandegas, as embarcações estrangeiras, com licença da autoridade competente, ficam exceptuadas das disposições do art. 316 § 1º, e, portanto, podem carregar e descarregar em porto não habilitado ou meramente habilitado para a navegação de cabotagem. Disinvolvendo o pensamento do primeiro desses artigos, o 318 diz que tal licença póde-a conceder o ministro da fazenda a quaesquer embarcações para carga e descarga de certas e designadas mercadorias, tendo ellas pago os direitos a que estão sujeitas (§ 1º desse artigo). Estas mercadorias, que mais ou menos são as indicadas na excepção anterior, e, como estas, quasi todas generos de primeira necessidade, são as seguintes que peço licença para citar:

Animaes vivos.—Peixes e carnes frescas ou verdes, seccas ou salgadas, ou de qualquer modo preparadas, ou em conserva, e de quaesquer despojos de animaes, necessarios para a industria, ou para alimentação publica.—Carvão de pedra ou vegetal.—Farinha de trigo ou de milho.—Fructas verdes ou seccas.—Gelo.—Machinas a vapor e suas pertenças, utensilios e instrumentos proprios para a lavoura, para vias ferreas ou para quaesquer obras publicas.—Pedra de construcção em bruto, lavradas, calcarea ou de cal.—Sal commum.—Arroz, feijão, milho, farinha de mandioca e quaesquer outros cereaes.—Madeira e lenha.—Telha e tijolos.—Mel, melaço, aguardente e assucar em bruto.

Taes são, meu amigo, as differentes excepções introduzidas pelos regulamentos em vigor no privilegio da cabotagem.

Nenhuma dellas foi promulgada com largueza. Seja pela dependencia de licenças especiaes ou genericas, seja pela limitação a artigos determinados, seja finalmente pelas circumstancias em que póde-se utilisar o favor, as diversas excepções quasi que ficam nullificadas na prática, apezar de sua importancia especial.

Para que vós me podesseis acompanhar nas censuras que formularei contra essa legislação casuistica, minuciosa em extremo e confusa ao mesmo tempo, eu precisava de referir detalhadamente cada uma das suas disposições. Era indispensavel fazel-o; e acredito que ter-me-eis perdoado o aborrecimento que certamente causei-vos com um assumpto por demais arido. Entretanto, ja podemos avaliar da fidelidade com que teem-se respeitado os principios de monopolio consagrados no direito antigo, assim como achamo-nos preparados para fazer a critica do systema vigente.

SOLITARIO.

Fevereiro, 23.

CARTA XV.

SYNOPSE:—Considerações theoricas.—A liberdade dos mares e o privilegio da cabotagem.—Vantagens da concurrencia para o público.—O privilegio é odioso. Parallelo.—Harmonia entre os interesses do productor e do consumidor. Vantagem definitiva, resultante da liberdade de cabotagem, para os proprios armadores e marujos nacionaes.—Influencia moral e politica das facilidades no transito interior. Exemplos.—A cabotagem privilegiada e as estradas de ferro. Estas não bastam por si sos. Exemplos de Inglaterra e França.—Effeitos da concurrencia e da restricção comparados. Grã-Bretanha, Estados-Unidos e França.—Resposta a objecções.—A revogação do privilegio não faz desapparecer a cabotagem nacional. Exemplo da Grã-Bretanha. Com as applicações do vapor e no estado actual da marinha de guerra, não é a navegação costeira que fórma os elementos daquella. O que ainda sustenta o privilegio.—Progresso do principio de liberdade da cabotagem. Estado da questão na França, Hespanha, Chile, Estados-Unidos, Prussia, Suecia, Hollanda, Belgica e Grã-Bretanha.—Grandeza e prosperidade da Inglaterra. Contraste com a China.

Meu caro amigo.—A livre e fraternal communicação dos homens de todas as regiões, de todos os climas e de todas as raças, legenda brilhante de uma grande escola, é o fim ultimo da humanidade, a condição de nosso disinvolvimento no espaço e no tempo, um principio da philosophia e a essencia do christianismo. Tudo quanto favorece essa grande harmonia do mundo entra no plano da Providencia: tudo quanto a contraría é um effeito do genio do mal. O Creador dispoz o mundo de fórma que as differentes familias do genero humano pudessem atravessar as distancias, que deviam separal-as, por um caminho, perigoso embora, facil e largo, immenso e livre. O oceano, meu amigo, é como essas vastas planicies de nosso continente abertas a todos, e que pareceriam fadadas para viverem isentas de um dominio exclusivo, como os rebanhos selvagens que as cruzam em todos os sentidos.

Os publicistas que insistem na celebre fórmula do escriptor neerlandez, *mare liberum*, não me parecem todavia muito compenetrados das consequencias contidas no seio fecundo desse grande principio. O mar é livre, porque o mar é um caminho indispensavel, um elemento essencial da vida. Si o é, porém, quem vos dá o direito de dizer: Essa liberdade, ainda que absoluta, limita-se comtudo a taes e taes distancias das costas? ou, ainda mais, esse grande caminho, creado por Deus sem trabalho nosso, ha de ser explorado em certa e certa parte pelos navegantes de um povo somente? Digam o que quizerem os adeptos da seita proteccionista, ha perfeita antinomia entre sustentar a liberdade dos mares em geral, e negal-a em uma hypothese importante, a do commercio de cabotagem. A doctrina de nossos adversarios, essa doctrina cujo amago é um prejuizo arraigado, póde-se formular, portanto, do seguinte modo:

Sim, o mar é livre.

Não, o mar não é livre.

E' necessario combater esse prejuizo. Depois de ter mostrado nas cartas precedentes que elle está consagrado em nossas leis, cabe-me hoje discutil-o perante a theoria e os exemplos notaveis de muitos povos contemporaneos. Este será um prefacio ao estudo do assumpto em relação ao nosso proprio paiz.

Todos os erros economicos apoiam-se no interesse de alguns e vivem da cegueira do povo. Desviar as machinações do primeiro e dissipar as causas da segunda, é o dever dos homens philantropos, é uma missão generosa que por fim alcançará o triumpho. Quaesquer que sejam as contrariedades, deve-se oppor a cada uma argumentos mais decisivos e provas mais concludentes. Como o dizia o Dr. Bowring, n'um *meeting* estrondoso sobre a reforma das leis cereaes, si o esforço que agora fizermos não bastar, faremos um maior, e depois outro ainda maior. A verdadeira consciencia da justiça da causa que defendemos, assim como inspira uma resigna-

ção digna, assim alimenta o fogo sagrado da fé e alenta-nos para emprehender novas e cada vez mais renhidas pelejas. Desvaneço-me de entrar animado na luta contra o privilegio. Combato pelo povo. Ao vosso lado, brandindo a arma brilhante da imprensa, posso entrar na liça com certa confiança.

Não é so invocando a maxima da liberdade dos mares, não é so descendo das nuvens que a theoria póde combater o monopolio da cabotagem. Em si mesmo esse monopolio é insustentavel.

Como toda a nevagação, a de cabotagem é um meio de transporte, e nada mais. O que é o navio, seja machina de guerra, seja simples embarcação do commercio? O navio não passa de um apparelho de locomoção, como foi o cavallo, como é o wagon, como será o balão.

Ora, todo o meio de transporte é susceptivel de aperfeiçoamento. E, pois, a respeito da cabotagem, ou dos transportes maritimos costeiros, a questão consiste em saber qual seja a maneira de tornal-a mais vantajosa para a sociedade.

Por onde se mede a vantagem de um serviço qualquer? Pela sua abundancia, barateza e boa qualidade.

Pergunta-se: tornar a cabotagem privilegio dos nacionaes, excluindo os estrangeiros dessa industria, não é restringir o circulo dos que podem prestar este serviço, não é, portanto, reduzir a sua abundancia?

Diminuir a abundancia, isto é, a quantidade, ou, por outra, limitar a offerta e desequilibral-a com a demanda, não é encarecer o serviço, ou, o que vale o mesmo, annular a barateza?

Circumscrever o numero dos productores de um serviço qualquer, por um lado, e, por outro, exagerar, além dos termos naturaes, os lucros da respectiva industria; em uma palavra, comprimir a força livre da concurrencia, não é debilitar o espirito de progresso, a tendencia para o aperfeiçoamento, e, portanto, animar a inercia, ajudar a preguiça, concorrer para a má qualidade do serviço?

Não preciso insistir na evidencia deste raciocinio, que so ousei formular para ferir os olhos das pessoas menos habituadas ás leituras de economia politica. Demais, proferir a palavra privilegio de que as proprias leis servem-se para exprimir a natureza reservada da cabotagem, é condemnar a instituição que nelle se apoia. O privilegio é odioso, porque presuppõe uma classe de individuos que explora as differentes classes da sociedade. No assumpto de que tratamos, são os armadores e embarcadiços nacionaes que, monopolisando uma industria, impoem a lei do monopolio á toda a nação. O que dir-se-ia do decreto que tornasse, v. g., privilegio dos brazileiros o commercio de farinhas, ou outro ramo qualquer? Dir-se-ia logo que era uma lei barbara, contrária ao seculo, compromettedora do paiz, e, principalmente, destinada a pesar sobre o povo. Porque se não tem promulgado, não obstante exigencias calorosas e discussões animadas, o exclusivo do commercio a retalho, que foi uma das illusões e uma das legendas fascinadoras da revolução fatal de Pernambuco? porque? Porque todos comprehendem perfeitamente que arredar do pequeno commercio o estrangeiro é despovoar a nossa agricultura mais do que ja se acha, é comprimir as fontes da emigração, enfraquecer todas as industrias e aggravar a sorte do povo.

Vêdes bem, meu amigo, transpirar nestas linhas o espirito fecundo da escola economica a que estou filiado. Sempre que trata-se de julgar uma industria ou o processo de uma industria qualquer, eu não estudo primeiro o meio de augmentarem-se as vantagens do productor, do industrioso; o meu cuidado principal é o beneficio daquelle a quem se presta o serviço, daquelle que o paga, o consumidor. Ora, o consumidor é a sociedade, na linguagem do estimavel F. Bastiat. São dous nomes differentes, mas que representam a mesma entidade. O serviço não vale por aquillo que custou ao productor, mas vale pela vantagem que presta a quem o paga. E, approximando-nos do nosso objecto, póde sem dúvida o privile-

gio da cabotagem ser o meio decisivo de augmentar os lucros do armador nacional, do capitão nacional, do marinheiro nacional ; mas, si elle exagera o preço normal do serviço de transportes costeiros, o privilegio compromette os interesses do povo, e é anti-economico, offende os direitos da sociedade, e é anti-politico. Como todos os monopolios, portanto, o da cabotagem torna-se em resultado uma ESPOLIAÇÃO LEGAL.

A harmonia das leis que regem o movimento dos interesses, é tal, porém, que, onde o consumidor assignala um beneficio, o proprio productor, não póde queixar-se da um prejuizo verdadeiro e definitivo. Com effeito, si fosse o monopolio abolido radicalmente, ganharia tambem o armador com a abundancia de mestres e marinheiros de outros paizes, que vir-se-iam engajar nos barcos nacionaes. Verdade é que a concurrencia alteraria a parte de seus lucros e abaixaria o soldo dos marujos. Mas, visto que a commodidade dos transportes desafia os afretamentos, tanto como a barateza do producto promove maior consumo, o armador e os marujos nacionaes incontrariam na maior actividade das transacções, na frequencia das viagens, na abundancia da carga, uma compensação geral para as perdas parciaes. Depois a concurrencia produz um grande e inestimavel resultado : abaixando os preços, aperfeiçôa a qualidade. E não é um lucro definitivo, para os mesmos industriosos de que tratamos, o aperfeiçoamento que adquirirem no manejo da sua industria, em vez da inercia que os entorpece e gradualmente os estraga ?

O resultado mais importante, porém, do beneficio colhido pelos consumidores, é a reacção que no seu gyro final elle exerce sobre a actividade da industria, em cujos serviços realizou-se. Esse beneficio, quero dizer, a barateza, favorece uma economia, e a economia promove a formação de novos capitaes, que vão alimentar e disinvolver outras industrias. Ora, no progresso geral, a primeira industria participa da actividade de todas, e vê por fim alargar-se indefi-

nidamente o circulo de suas operações. Para descer das nuvens, figuro um exemplo: barateando os transportes por cabotagem, ganham além de outros os agricultores. Este lucro inesperado disinvolve a lavoura; augmenta-se, pois, a producção, ganha a sociedade, mas ganha tambem a cabotagem, que virá a ter maior quantidade de generos para transportar. A compensação é infallivel. O bem de uns não póde ser definitivamente o mal de outros.

A revogação do privilegio da cabotagem é ainda aconselhada por motivos de outra natureza. Ninguem contesta a influencia moral, social e politica das facilidades no transito interior. A ellas deve a Grã-Bretanha o seu espirito patriotico, a sua agitação pacifica, a sua vida activa nos clubs, nos meetings, nas associações, nas companhias, nas assembleas, no parlamento. Foi por esse meio que os Estados-Unidos, com uma maravilhosa descentralisação administrativa e politica de que so avisinha-se a Inglaterra, viveram, e ainda vivem nos do Norte, perfeitamente unidos e no mais estreito contacto, apezar da independencia de cada um dos membros da grande republica. Foi assim, destruindo as barreiras interiores, abrindo estradas e canaes, que a França desde Colbert marchou para a sua unidade. O Zollverein, essa liga de alfandegas que facilitava a circulação dos productos e o movimento do commercio germanico, apressou na Allemanha a ressurreição do espirito nacional, a sua tendencia para uma organisação firme e séria, tendencia irresistivel, segundo Gervinus, e que, posto abortasse em 1848, surgirá ainda—quem sabe?—das tempestades da nova camara dos deputados da Prussia. Finalmente, animando a construcção da rede dos caminhos de ferro italianos, o conde de Cavour pretendia ligar o norte e o sul, o Piemonte e Napoles, em um abraço fraternal e em uma alliança eterna.

Quanto mais vastos são os imperios, maior se torna a necessidade de prender as suas partes componentes por laços estreitos. Ora, si um paiz immenso é quasi exclusivamente habitado no littoral ou nas

terras circumvizinhas, é manifesto que tudo se deve empenhar para pôr em contribuição a mais vantajosa o caminho natural do oceano. O Brazil reclama tanto estradas interiores, como uma navegação costeira rapida, incessante, multiplicada, barata, excellente. Direi mesmo que construir caminhos de ferro, isto é, viajar para o interior com a maior rapidez e com a maior commodidade, mas ficar nas costas, de porto a porto do imperio, dependente das viagens demoradas de navios velhos ou de vapores ronceiros, é um absurdo, é uma incoherencia. Quem perde com isso é justamente a agricultura, a verdadeira industria do paiz; ou ha-de o lavrador remetter a custo o seu producto para os pequenos portos de embarque, d'onde o carregam pesadas sumacas ou máos vapores para os grandes mercados, ou ha-de vencer enormes distancias para ir buscar o caminho de ferro que atravessar os municipios vizinhos. O transporte costeiro, n'um paiz como o Brazil, deveria ser feito com a maior rapidez. Entretanto é o peior possivel. Explora-o o privilegio nacional. Entreguemol-o, pois, á concurrencia. Sem essa facilidade de communicações por mar, as provincias do Brazil tocam-se apenas por um accidente material; parecem ilhas sem outro contacto mais que o de relações adventicias. As provincias, em summa, são como feitorias destacadas de uma mesma metropole, a côrte do imperio.

As linhas de estradas de ferro não bastam, com effeito. Ellas são de uma vantagem incontestavel; sem ellas o privilegio da cabotagem é ainda mais intoleravel. Mas a navegação costeira livre, e portanto activissima, é um complemento das mesmas estradas. Nem se pense que estas diminuem á importancia dos transportes maritimos. Em Inglaterra, onde cruzam-se as communicações terrestres, o trafico das costas (*coasting trade*) augmenta-se e aperfeiçoa-se todos os dias; e é um facto observado em França, como lê-se n'um artigo do *Diccionario de Economia Politica*, que a propria linha de estradas de ferro do norte, ligando-se á do Havre,

não tem diminuido a clientela das embarcações que navegam entre o Havre e Dunkerque *.

O privilegio é em nosso paiz para a navegação de cabotagem o máu conselheiro que foi para a do longo curso de Portugal e Hespanha, e o está sendo para a de França. A concurrencia, a lucta da liberdade é de uma vantagem incalculavel para o aperfeiçoamento dos transportes maritimos. Não é pela ousadia com que navegam, por seu espirito de empresa, sua actividade e genio maritimo, que os dinamarquezes, os suecos e os americanos do norte conseguem luctar com o proprio pavilhão britannico? No mundo industrial, si a concurrencia não penetra-lhe por todas as veias, a circulação paralysa-se, a vida pára. Si, pelo contrario, a liberdade eguala as condições da offerta, a actividade recresce, as industrias prosperam. A restricção, com effeito, produz resultados oppostos aos da concurrencia. Para demonstral-o, eu citarei alguns dados estatisticos relativos a dous paizes em que tem successivamente reinado uma liberdade mais e mais larga, a Inglaterra e os Estados-Unidos; e peço-vos que os compareis com outros a respeito da terra classica do protecionismo, a França.

Sabe-se, em Ingleterra, que, quando um privilegio não póde satisfazer as exigencias do consumo, elle torna-se intoleravel e deve ser abolido. Acredita-se ali que, quando um povo tem elementos naturaes para exercer uma industria qualquer, o resgate do privilegio que a protegia não póde anniquilal-a. Assim, revogadas as antigas leis cereaes, que mantinham o monopolio da grande propriedade da aristocracia, viu-se, ao contrario do que presagiavam os protecionistas, prosperar como nunca a agricultura ingleza. O mesmo

* Emitte opinião contrária o Sr. H. Galos, quanto aos navios de véla, mas sustenta que podem luctar com as vias ferreas as linhas de *steamers* estabelecidas entre Dunkerque e o Havre, o Havre e Cherburgo, Bordeaux e Nantes. (*Revue des Deux Mondes*, de 15 de setembro de 1862, pag. 318.)

tem succedido com a navegação. « Em 1663, no reinado de Carlos II, diz o Sr. L. Reybaud, a navegação nacional da Grã-Bretanha regulava apenas por 95.266 toneladas, que elevaram-se a 243.693 no tempo da rainha Anna, a 609.798 no governo de Jorge III. Em 1787 tinha o total subido a 1.101.711 toneladas; hoje (1853) fluctúa entre 3.000.000 e 3.500.000 toneladas; isto é, no curso do ultimo seculo a navegação ingleza triplicou de importancia. » Dir-se-ha que ao acto de navegação, apezar de suas alterações successivas, deve a Inglaterra essa grande prosperidade? Pois bem! em 1860, dez annos depois de abolida essa lei famosa, o seu effectivo maritimo media 4.658.707 toneladas.

Os Estados-Unidos offerecem um exemplo ainda mais admiravel. Sua tonelada, que em 1789 não excedia muito de 200.000, era em 1860 de 5.451.928 *. E' que os Estados-Unidos não começaram á sombra dos actos de navegação e suppriram com a audacia e a actividade a ausencia do monopolio.

A França, porém, que em 1789 ja apresentava um effectivo de 500.000 toneladas, viu-o apenas attingir ao algarismo de 1.049.344 em 1858 **.

A respeito da cabotagem, os dados estatisticos de que posso dispôr parecem-me decisivos. A França, que tem conservado com mais religiosidade o privilegio nacional, contava em 1860 apenas 2.919.000 toneladas no serviço de transporte nas costas do Mediterraneo e do oceano Atlantico, excluida a navegação para as colonias ***. — Os navios da Grã-Bretanha, no trafico das costas da In-

---

* *Annuaire de l'Économie pol.*, dos Srs. M. Block e Guillaumin, 1862, pag. 325.

** O effectivo da marinha mercante franceza em 1856 so tinha augmentado 80,000 toneladas mais sobre o algarismo de 1827. (*Dict. du com. et de la navig.*; Guillaumin, 1862: tom. 2°, pag. 786.)

*** Relatorio do ministro do commercio, M. Rouher, citado no artigo da revista indicada acima.

glaterra, Escossia, Irlanda e ilha de Man, fizeram no mesmo anno o transporte de 33.965.678 toneladas. Ora, a Inglaterra aboliu o o privilegio de cabotagem e admittiu os estrangeiros em perfeito pé de egualdade nas suas costas desde 1854. Avalie-se da actividade da marinha costeira ingleza, que lucta com a concurrencia.

O que póde, pois, sustentar o privilegio em questão? Allega-se, por exemplo, qne a navegação costeira é o meio mais efficaz de preparar marinheiros nacionaes, de crear, portanto, viveiros da navegação de longo curso e da marinha de guerra. Para muitas pessoas a cabotagem privilegiada, si não é vantajosa pelo lado da barateza e aperfeiçoamento da navegação, é pelo menos o meio de firmar o poder maritimo de um paiz e o de acautelar a sua segurança naval. Quanto ao primeiro ponto, nada é mais concludente do que o exemplo, ja allegado, que offerece a marinha franceza. Este exemplo mostra que, quando um paiz não tiver grandes elementos maritimos, não será a protecção que ha de disinvolvel-os de modo efficaz. Depois, não se acredite que a abolição do privilegio, a liberdade, tenha como resultado immediato a força de arredar do trafego das respectivas costas a marinha de uma nação qualquer. O marinheiro nacional, o constructor e os armadores nacionaes são justamente os que podem colher mais vantagens de uma navegação feita nas suas costas, no seu paiz, e muitas vezes á vista das torres das suas cidades. Essa commodidade e muitas outras hão de concorrer para que a cabotagem seja na sua mór parte exercida por indigenas, e para que as vagas sejam de preferencia preenchidas por elles, ainda á custa da navegação de longo curso, do que por estrangeiros. Si a navegação de longo curso decrescer, não perderá o paiz: o estrangeiro fará este serviço com maior vantagem. Com effeito, é a Inglaterra que prova a primeira parte da minha asserção. A cabotagem foi permittida a todos os pavilhões estrangeiros, sem dependencia de reciprocidade, sem limitação alguma, desde 1854. Pois bem: em 1859 a entrada dos navios bri-

tannicos do trafego das costas da Inglaterra, Escossia, Irlanda e ilha de Man subiu, como ja dice, a 153.249, emquanto a dos estrangeiros do mesmo trafego não passou de 446. A tonelada dos primeiros foi de mais de 16.000.000; a dos segundos não excedeu de 71.554.

O poder maritimo de um povo não depende, portanto, do privilegio da cabotagem: depende, e depende muito, de condicções naturaes que nenhum privilegio é capaz de crear. Isto póde tambem descançar os espiritos temerosos, que veem nesse monopolio a grande base em que assenta a marinha de guerra. Depois, parece-me fóra de dúvida que as applicações do vapor tiram cada vez mais, de dia em dia, todo o interesse ás relações intimas existentes antigamente entre a marinha mercante e a marinha de guerra. O vapor substituiu o braço do marujo. E' da força das machinas, da solidez do vaso, do soldado e do artilheiro que depende hoje a sorte dos combates navaes. Querer, porém, crear esses elementos com os velhos monopolios de navegação ou com uma cabotagem privilegiada, é um absurdo que so o prejuizo pódé colorir.

Um prejuizo historico é, com effeito, o que sustenta no mundo a antigualha que procuro combater. As recordações do systema colonial ainda estão vivas; e muitos estadistas as volvem e revolvem nas suas sapientissimas cabeças, mirando-as através dos prismas fascinadores da poesia classica. O seu ideal ainda pareceria ser conquistar

« De Africa as terras, e do Oriente os mares ».

Felizmente, porém, si elles atrazam-se, o mundo caminha. A questão da liberdade de cabotagem tem feito progressos, graças ao espirito novo da grande escola dos *free-traders* de Inglaterra. Permitti-me aqui, meu amigo, um esboço ligeiro, que ao mesmo tempo sirva para confirmar, com exemplos notaveis, as asserções da theoria.

A França é das primeiras potencias a que menos tem alterado as antigas ordenanças. Conservou por longo tempo a lei de 21 de setembro de 1798, que prohibiu a passagem para a propriedade franceza das embarcações construidas em paiz estrangeiro. Apontarei algumas alterações mais ou menos recentes no regimen commercial das colonias, outr'ora exploradas exclusivamente pela metropole. Nas feitorias de Pondichery, Karikal e outras da India admittem-se todos os pavilhões, e a isto devem essas possessões o seu commercio sempre crescente. A mesma liberdade concedeu-se a Goréa, Mayotta, Nossi-Bé, e ilhas de Santa Maria, S. Pedro e Miquelon. Em Taïti, cujo protectorado a França exerce, observa-se egual franqueza. Finalmente, depois do ultimo tratado de commercio com a Inglaterra, em que Chavalier e Cobden conseguiram introduzir tantas medidas liberaes, Luiz Napoleão publicou um decreto concedendo á Martinica, á Guadelupe, á ilha da Reunião e mais colonias, o commercio directo com todas as nações *. Além disso, quanto á navegação das costas de França, está estabelecido que, nos periodos de carestia, suspendem-se as leis que reservam a cabotagem ao pavilhão nacional. Assim fez-se em 1846, 1847, e 1854 para durar até 1858, quanto aos generos alimenticios **. Esta ultima suspensão do privilegio parece indicar o pensamento de uma experiencia, da qual o imperador meditava aproveitar-se para a abolição do systema. Além disso, desde o *pacto de familia* de 2 de fevereiro de 1768, a França e a Hespanha concederam-se mutuamente a navegação e commercio nos rios e aguas confinantes ***.

---

* Decreto de 3 de julho de 1861. Veja-se a exposição das ultimas reformas em França na MEMORIA annexa a estas cartas.

** Teve o mesmo fim o decreto de 9 de outubro de 1861, que comprehende até a propria navegação interna fluvial. Veja-se a MEMORIA indicada.

*** Por leis e medidas administrativas, o governo hespanhol tem-se esquivado a cumprir de sua parte o tratado de 1768, aliás confirmado em 1774, 1786 e 1792: *Rev. des deux Mondes*, cit.

Mais liberal nesse ponto do que a França, a mesma Hespanha concedeu a todos os navios estrangeiros o commercio de cabotagem de cereaes e legumes dos portos da Galiza, Asturias, Santander e Cantabria para certos outros portos e logares.

O exemplo do Chile é altamente notavel: tinha franqueado antes de 1853, posto que provisoriamente, o trafego costeiro aos vapores estrangeiros a respeito de todas as mercadorias; e aos demais navios a respeito das seguintes: carvão de pedra, ferro, tijolos, terra para fornos, e outros generos que o governo designasse.

Os Estados-Unidos, que aliás até admittem os marinheiros estrangeiros á tripolação de seus navios mercantes ou de guerra illimitadamente, acabam de entrar na mesma via de franqueza a respeito do commercio costeiro, admittindo o pavilhão inglez a fazer a navegação de grande cabotagem entre os portos da republica no Atlantico e os do Pacifico, em troca de algumas facilidades que foram tambem permittidas ao seu commercio no Canadá.

A Prussia, a Suecia e a Hollanda acabam tambem de modificar as suas leis prohibitivas do pavilhão estrangeiro, admittindo-o a fazer os transportes de cabotagem, com a condição unica de favores reciprocos *.

O exemplo mais eloquente, porém, é o que ostenta a Inglaterra. As alterações successivas do acto de navegação, ja por meio dos tratados de reciprocidede, ja directamente no ministerio de Huskisson de 1822 a 1825, ja indirectamente no de R. Peel de 1842 a 1846, e, por fim, de um modo definitivo, no de lord J. Russell em 1849, mudaram completamente as bases da legislação maritima ingleza, que hoje se apoia na maxima liberdade. A ultima reforma de

---

* Pelo tratado de commercio e navegação celebrado com a Inglaterra, em 23 de julho ultimo, a Belgica concordou tambem na liberdade do commercio de cabotagem (art. 12), sob a clausula da reciprocidade, e com extensão ás colonias inglezas e ás Ilhas Jonias.

1849, posto reservasse á gloriosa bandeira britannica o commercio de cabotagem na metropole até ás ilhas do canal e em cada uma das colonias, permittia comtudo que a estas se concedesse a liberdade, si a reclamassem. Em virtude disto, desde 1850 o governo das Indias Orientaes concedeu ás marinhas de todas as nações faculdade para exercerem ahi a cabotagem nas mesmas condições que os navios inglezes. Finalmente, a partir de 1854, por virtude do Act. de 1853, 16 e 17. Vict. cap. 107, permittiu-se a todos os pavilhões fazer livremente as operações de cabotagem em todos os portos da Grã-Bretanha.

Povo nenhum póde, meu amigo, offerecer um exemplo mais elevado do que esse da Grã-Bretanha atirando ao mundo um desafio tão formal. E' que acredita-se ali na força do trabalho nacional, e não se teme a concurrencia. Assim, a orgulhosa Albion, como se costuma dizer, é o maior povo de que reza a historia da humanidade. Ella abre os seus portos e o interior de sua casa aos homens dos quatro pontos da terra : por isso é livre, illustrada, rica, generosa e grande.

Quereis agora ver o contraste ?

Lembro-vos a China. E, como não poderia dizer melhor do que uma anecdota referida pelo Dr. Bowring no discurso que citei, peço licença para transcrevêl-a. « D'entre as importações recente-
« mente recebidas da China, dizia o doutor, incontra-se um exem-
« plar da geographia ensinada nas escolas dò celeste imperio. De
« que modo cuidais vós que ahi descreve-se a Inglaterra ? Ei-lo :
« A Inglaterra é uma pequena ilha do Occidente, subjugada e go-
« vernada pelos hollandezes (Hillaridade prolongada). Segundo
« essa amostra do estado da instrucção na China, não ficareis
« surprendidos de que o imperador tenha-se deixado apoderar de
« uma estupefacção inconcebivel, quando seu commissario Ké-Shen
« veio-lhe dizer que um punhado desses barbaros tinha aniquillado
« o mais poderoso exercito que jamais lhe fôra possivel reunir.

« Vós tendes lembrança de que elle ordenou logo que Ké-Shen « fosse serrado em dous pedaços, quando o infeliz chegou com a desastrada noticia. »

Não cito a anecdota para applical-a ao Brazil. Veja-se entretanto ahi como um povo se atraza isolando-se do movimento da humanidade. O exemplo do Celeste Imperio servirá de escarmento ao Imperio da Santa-Cruz?

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

Fevereiro, 26.

CARTA XVI.

Synopse: — O privilegio da cabotagem discutido em nosso parlamento e pela nossa imprensa.—O governo parece recuar. O que seria um regimento da marinha mercante? De que se occupa o governo.—A carestia e a população disseminada: necessidade de estradas boas e de cabotagem livre.—Realidade da miseria no Brazil. A fome. O decreto de 28 de setembro de 1859 e os preços de generos alimenticios.—O privilegio no mar e a franqueza em terra. Inconsequencia.—O privilegio é um verdadeiro logro.—Tradições européas e politica americana.

Meu caro amigo.—Temos chegado ao ponto mais curioso da questão. Combatido o privilegio da cabotagem perante os principios geraes da sciencia, resta autorisar a theoria com os dados estatisticos e os factos observados dentro do nosso proprio paiz.

Antes de cital-os, porém, permitti-me uma observação.

Esta não é a vez primeira que agita-se no Brazil a questão que estou discutindo. Quando os nossos vizinhos do Prata davam o exemplo de um progresso esclarecido, abrindo os portos e o commercio de seus rios magestosos a todos as bandeiras, era natural que o governo imperial fosse arrastado a fazer eguaes concessões. Ellas se fizeram, com effeito: reservando outras para logar opportuno, ja nomeei algumas de grande alcance, como sejam a do decreto de 25 de outubro de 1856 sobre a navegação de grande cabotagem para Albuquerque, em Matto-Grosso, e as excepções do de 28 de setembro de 1859. Por outro lado, além do governo, os representantes do paiz não se teem esquecido de tão grave assumpto. Em 1851 (ou 1852) foi elle aventado no parlamento; e recentemente, em uma das sessões de junho de 1859 da camara dos deputados,

abriu-se ligeiro debate sobre esse terreno *. A imprensa não tem egualmente guardado silencio a tal respeito. Em artigos de fundo do vosso CORREIO MERCANTIL, escriptos pelo sempre lamentavel Dr. M. de Almeida, o privilegio da cabotagem foi analysado com o vigor de linguagem que distinguia o joven jornalista. Mais tarde, em junho de 1859, justificando a primazia de que goza á frente da imprensa brazileira, vossa esstimada folha insistia na mesma questão em dous bellos artigos escriptos por um distincto official da armada, o sr. S. Eloy Pessoa. Finalmente, parece que nas proprias estações publicas não é geral a opinião favoravel ao privilegio: ha poucos annos, segundo ouvi dizer a pessoa bem informada, preparou-se na mesa do consulado desta côrte, por onde, como sabeis, corria d'antes o despacho dos generos expedidos por cabotagem, um trabalho estatistico que concluia propondo ao governo o resgate desse privilegio nacional.

A tendencia dos poderes publicos, porém, para reformas parciaes como a do decreto de 28 de setembro de 1859, parece ter-se annullado. Os ultimos relatorios dos ministros não conteem informações, que aliás dever-se-iam prestar, sobre as consequencias daquelle importante acto. Limitando-se a uma resenha esteril do censo maritimo, o sr. ministro da marinha, por sua parte, não diz-nos no relatorio ás camaras uma palavra siquer a proposito de tão interessante objecto. Quando a liberdade da cabotagem é a magna questão de nossa marinha mercante, o que faz o sr. ministro? incumbe cinco funccionarios diversos de organisar um regulamento ou ordenança, por onde se reja a mesma marinha. Para que mais um regulamento? Não ha no codigo do commercio e no das alfandegas disposições minuciosas acerca da navegação? Julga-se o governo com o direito de *regular* a vida interna dessa industria? Acre-

* Na ultima sessão do parlamento a liberdade da cabotagem foi largamente discutida em ambas as camaras.

dita o sr. ministro que podem ter hoje cabimento ordenanças de marinha no sentido e para o fim de monopolio dos antigos actos de navegação? Pretende dar-nos uma parodia da ordenança de Luiz XIV?

Não, meu amigo; não é de regimentos que precisa a marinha brazileira. Carece de luctar com a concurrencia no commercio costeiro para despertar da apathia favorecida pelo monopolio; carece do braço, da intelligencia e do capital estrangeiros para florescer. E' para esta reforma profunda que deve o governo volver os olhos, tirando-os do mundo das illusões frageis e dos expedientes frivolos, que neste paiz agora se chama governo do bom senso. Senso fatal! que faz o povo desorer da autoridade, rir-se da mesquinhez do presente e amedrontar-se com os embaraços do futuro.

Póde o governo do Brazil (fallemos com franqueza) occupar-se de medidas provocadoras, de leis arbitrarias, imprudentes e facciosas como essa dos bancos, de reformas inconstitucionaes, de planos de melhoramentos ridiculos ou inexequiveis; póde regular a maneira por que ha de exercer o arbitrio das condecorações; póde occupar-se de tudo, mas da sorte do povo brazileiro...., decididamente, não.

Ora, meu amigo, a carestia é um supplicio intoleravel. Quaesquer que sejam as suas causas, é um facto positivo. E que providencias medita o governo a esse respeito? Não acredito que o governo tenha autoridade ou força bastante para impôr certas medidas vexatorias, como, v. g., a taxa do pão: isto seria o despotismo. Mas é incontestavel que na sua esphera propria incontrará o governo recursos legitimos contra o mal. Vejamos. Qual é a causa que mais influe sobre a carestia no Brazil? E' a circumstancia funesta de achar-se um paiz vastissimo tão pouco habitado, e não so pouco como mal habitado. Quero dizer: a população existe disseminada pela superficie do Imperio, com longos intervallos incultos, e até com desertos intermedios, como o de Piracicaba a Goyaz, como

o de Goyaz a Cuyabá. Ora, todo o mundo sabe que o transporte encarece, segundo as distancias, em uma medida proporcional, o preço dos productos. Isto é inevitavel, é natural. O que não é natural, porém, o que póde-se evitar é que se aggravem os onus de uma situação tal, abandonando-se as estradas á rotina dos chamados engenheiros ou á rapacidade de seus conservadores; o que tambem não parece natural nem inevitavel é que o caminho franco do oceano, o commercio costeiro, esteja e permaneça embaraçado por um privilegio vexatorio, inutil, odioso e antiquado. Nas circumstancias do Brazil, com effeito, a grande questão é facilitar as communicações, disinvolver os meios de transporte, tanto mais que a carestia afastará a muitos das grandes cidades para o campo, tanto mais que o barbaro processo agricola do africano, o processo das derrubadas e dos incendios selvagens, estraga as terras mais proximas e determina emigrações novas e incessantes para o sertão virgem.

Aquelles que passam a vida nas ruas da cidade, que aliás não deixam de patentear tantas scenas de miseria; aquelles que vivem nos salões dourados; aquelles, cuja imaginação é sopitada pela vaidade e não transpõe as raias do seu pequeno circulo; esses poder-se-hão rir quando se falla da miseria no Brazil. E, comtudo, não ha uma realidade mais desanimadora. Procurai os casebres; é a miseria. Estudai o baixo vulgo ignaro, descuidoso e degenerado no corpo, tanto como embrutecido na alma; é a miseria. Vêde o camponio selvagem, que pesca ou caça, joga, bebe e folia no intervallo; é a miseria. Não fallo-vos do escravo, trato somente dos homens livres, dos *cidadãos* deste paiz.— Vêde as provincias: uma vez, é a fome que estende suas azas negras sobre o Ceará, e assignala a sua passagem funebre juncando de cadaveres as estradas e as ruas das povoações, como nas florestas os troncos das arvores derrubadas pelo furacão. Outra vez, é na Bahia, nas margens do mesmo S. Francisco, que o genio dos desertos sequioso vem rir-se das re-

centes festas da visita imperial, alastrando de crianças abandonadas, de velhos desfallecidos, de homens semi-vivos, de scenas pungentes e incriveis, as mesmas estradas por onde voára, como voava então o pó resequido de uma terra adusta, o alegre tropel do acompanhamento imperial. Quem não sente a fome avizinhar-se, e, cada vez mais perto das costas, annunciar-se: Aqui estou? Parece que a mão invisivel de um genio irritado por nossos crimes impelle-a, nuuem de fogo, que so talvez as aguas abundantes do oceano, attrahindo-a, poderão tragar. A fome! « O que affecta a vida so-
« cial, o que falla a todas as intelligencias e palpita em todos os co-
« rações é a fome! A mãi que busca, em vão, alimento para seus
« filhos; o rude trabalhador que vê o salario de um dia converter-
« se em migalha de pão: o povo, emfim, a quem a carestia cerca e
« ameaça afogar, não quer discutir nem *conciliação*, nem *justiça*,
« nem *moderação*; o povo quer saciar a fome de hoje, de amanhã,
« de todos os dias; o povo quer um presente de fartura, que ga-
« ranta a abundancia do porvir; deixa as bellas theorias para es-
« ses politicos que affectam alimentar-se de ar e flores. » Assim exprimia-se um dos vossos estimaveis collaboradores *, e assim digo eu, contemplando a inercia de nossos estadistas e a sua pasmosa indifferença pela sorte do povo.

Si o estrangeiro pudesse fazer, com inteira liberdade, e nas mesmas condições que o nacional, o commercio de cabotagem, é fóra de dúvida que baixariam os preços de muitos dos generos. Veremos depois a importancia dessa baixa quando eu fizer o parallelo entre o frete e outras despezas da navegação estrangeira com eguaes da nacional. Por agora basta-me citar um facto: em virtude do decreto de 28 de setembro de 1859, embarcações estrangeiras.

---

* O sr. S. Eloy Pessoa: CORREIO MERCANTIL de 16 de junho de 1859.

que descarregavam no Rio-Grande farinha ou outros artigos da Europa e dos Estados-Unidos, começaram de transportar por cabotagem cereaes daquella provincia para esta côrte, aonde vinham carregar café para fóra do imperio. Isto determinou certa baixa no preço dos mesmos cereaes. Ainda não se publicaram os dados officiaes dos respectivos exercicios, mas eu appello para testemunhas insuspeitas, os negociantes da praça do Rio de Janeiro.

O privilegio do commercio maritimo costeiro, si é um onus para o povo, é tambem a maior das inconsequencias. Si elle é imprescindivel, como tolera-se, por exemplo, que os vapores transatlanticos conduzam passageiros, bagagem, e até escravos, de porto a porto do imperio? E' que a inconsequencia sempre foi o limite do absurdo.

A susceptibilidade e os receios que alimentamos relativamente á propriedade no mar contrastam com a franqueza, que felizmente observamos, quanto á propriedade em terra. Impedimos ao estrangeiro que trabalhe nos vastos plainos do primeiro, mas não temos nem devemos ter medo de consentir-lhe que se estabeleça, ganhe e prospere dentro de nossos valles ou sobre as nossas montanhas, á margem dos rios ou á beira do oceano. Inconsequencia! Fazemos mais: o parlamento vota e o governo emprega, como lhe parece, ja se sabe, sem dar contas e com o esbanjamento mais escandaloso, nada menos do que 6.000:000$ para se engajarem e se estabelecerem colonos. Ora, não vinham estes colonos exercer industrias, a da lavoura principalmente, em concurrencia formal com outras industrias do paiz? E, si esse argumento da protecção ao trabalho nacional, em que apoia-se o privilegio da cabotagem, vale alguma cousa, deveria tambem impedir que se estejam introduzindo no paiz trabalhadores que veem competir com os trabalhadores do paiz. Mas, felizmente, nenhum homem de juizo pretenderá esmagar a inconsequencia com o peso de um novo absurdo.

E, depois, meu amigo, é em favor somente dos naturaes do paiz

que existe consagrado o privilegio da cabotagem? eu ouso affirmar que não. Vós sabeis que portuguezes de nascimento são de ordinario o mestre de nossos navios costeiros, o patrão dos barcos do trafego dos rios, e não raras vezes o proprio arraes das embarcações que fazem o serviço dos portos. Portuguezes tambem são em grande parte os homens que tripulam todas essas embarcações. Não obstante a exigencia, feita pelo aviso de 28 de dezembro de 1840, de uma justificação que prove a qualidade de brazileiro, ou adoptivo ou naturalisado, facil é illudil-a; e parece que as capitanias de portos e as alfandegas não são a esse respeito muito difficeis. Si quizessemos observar a lei com o rigor do privilegio, os proprios armadores e consignatarios brazileiros seriam os primeiros a reclamar contra similhante severidade, que deixaria sem tripulação os navios da cabotagem: e, com effeito, ser-lhes-ia muito difficil servirem-se de mestres nacionaes e de tres quartas partes de marinheiros egualmente nacionaes. Si é o portuguez quem tripula e commanda os barcos de cabotagem, ha para isso um motivo irresistivel, uma força maior: a necessidade. Mas agora, eu pergunto: Em favor de quem fica então subsistindo o privilegio? em favor do nacional e por amor de crear-se uma marinha nacional?

Notai, porém, que, embora utilisando-se do privilegio, é ao proprio armador portuguez que mais interessa vêl-o abolido. Elle póde fazer passar por nacionaes alguns marujos; mas é incommodo isso, exige despezas e empenhos; não póde ostensivamente possuir o navio, precisa empregar subterfurgios, ás vezes perigosos, como seja registrar a embarcação em nome de um amigo, ou de sua mulher, si é brazileira *: finalmente, as restricções e os embaraços compromettem muito os interesses da sua industria.

* Este ultimo expediente não é hoje permittido depois da lei de 10 de setembro de 1860. V. a CARTA VIII, pag. 160, nota.

Portanto, o privilegio de cabotagem, que aggrava a carestia para o povo, que é uma inconsequencia palpavel, comparado com a franqueza de nossas instituições civis em terra; que, finalmente, não serve para levantar e alimentar o tão preconisado poder maritimo do Brazil, o privilegio nacional da cabotagem é, em ultima analyse, um verdadeiro logro, uma mentira flagrante.

O monopolio, meu amigo, é uma das tradições européas.

O que temos nós os brazileiros, nós os americanos, com as tradições das côrtes da Europa, com a politica ja desmoralisada de Luiz XIV, de Cromwell, de D. Manoel, ou de Carlos V?

Eu não exagero as tendencias de minha natureza americana. Eu não poderia alimentar as pretenções a independencia da Europa, de que jacta-se arrogantemente o yankee na terra de uma civilisação admiravel, de uma prosperidade inaudita, de uma energia inabalavel, de uma audacia e de uma fé de que não existe exemplo em outro paiz. Mas desejo ardentemente que acabemos com todos os nossos prejuizos europeus (e são tantos e tantos!), que dispamos a nossa veste portugueza, e, abrindo os páramos deste gigantesco imperio a todos os estrangeiros, solicitemos os seus auxilios e partilhemos fraternalmente dos fructos de seu trabalho.

Eis, em uma palavra, o que eu chamo politica americana.

SOLITARIO.

Março, 2.

CARTA XVII.

SYNOPSE:—Paralysia de nossa cabotagem provada por documentos e estatisticas do ministerio da fazenda. O quinquennio de 1839—40 a 1844—45. O decennio de 1844—45 a 1854—55. O quinquennio de 1854—55 a 1859—60.—Estatisticas do ministerio da marinha. Seus defeitos. Periodo de 1857—59.—Natureza das embarcações de cabotagem. Dados especiaes acerca da provincia do Rio de Janeiro.—Manifesta infracção de lei. O privilegio é um logro.—Analyse das estatisticas da marinha. Obscuridades. Disparate curioso entre dous periodos consecutivos. — A marinha mercante em relação á marinha de guerra, quanto ao pessoal. De onde provêm as difficuldades para o recrutamento. Condições maritimas do Brazil.—Declinação da navegação de longo curso entre 1843—44 e 1859—60. Sentença lavrada pelo proprio governo. Transição.

Meu estimavel amigo.—Venho hoje apoiar em dados officiaes as reflexões das cartas precedentes sobre os effeitos do privilegio no commercio de cabotagem. Pretendo mostrar que, á falta de concurrencia, existe quasi paralysada a navegação costeira.

Tomemos primeiramente o decennio comprehendido dentro dos exercicios de 1844—45 até 1854—55. Quanto ao primeiro, sirvo-me dos dados colhidos de documentos publicados no segundo volume da obra conscienciosa, e com justiça acreditada, do sr. Straten-Ponthoz, sobre o nosso orçamento. Quanto ao segundo exercicio, os algarismos que citar são transcriptos directamente dos respectivos *Mappas estatisticos*, publicados pelo thesouro nacional em o anno proximo findo. Esses documentos, é certo, não são completos, ja porque ás vezes não comprehendem algumas das provincias pequenas, ja porque, não se tratando nos relativos ao exercicio de 1844—45 da pequena cabotagem (ou do interior), limitar-me-hei a comparar somente os algarismos da grande cabotagem, isto é, da que se faz dos portos de uma para os de outra provincia, e que é justamente a que merece mais attenção.

No anno financeiro de 1844—45 empregaram-se na grande cabotagem 9.740 navios, medindo 745.175 toneladas. Estes numeros representam o total das entradas e sahidas. O termo médio do quinquennio anterior (isto é, de 1839—40 a 1843—44), é de 8.526 navios e 569.274 toneladas. Os algarismos differem certamente; mas, além de que o augmento do primeiro póde-se explicar pela maior exactidão dos dados afficiaes, o certo é que ella corresponde ao augmento, que egualmente realizou-se de 1839—45, na importação de mercadorias ja despachadas para consumo e na exportação de uns para outros mercados dentro do imperio, que constituem justamente o trafico de cabotagem.

No exercio de 1854—55, o numero total das entradas e sahidas dos navios empregados na mesma grande cabotagem é apenas de 6.480, com 754.230 toneladas. Comparados os dous exercicios (44—45 e 54—55), vê-se que, si a tonelada mostra um accrescimo de 9.055, os navios diminuiram no numero de 1.260. Isto quer dizer que na realidade o progresso não foi grande. Com effeito, esse augmento de 9.055 toneladas dentro de DEZ annos corresponde apenas á fracção mesquinha de 1/82. Nada póde ser mais eloquente.

Tomemos agora o exercicio de 1859—60, segundo as tabellas impressas com o ultimo relatorio do ministro da fazenda. Vê-se que o numero de navios desceu a 6.195, ainda que a tonelada subisse a 1.032.446. Comparado este algarismo da capacidade dos navios com o do anno de 1854—58, nota-se que o accrescimo naquelle sobe a 278.216, isto é, a pouco mais de um terço. Este augmento inesperado é, porém, muito explicavel *. Em primeiro logar a diffe-

---

* Sabe-se que, graças a repetidas elevações do subsidio á companhia brazileira de paquetes a vapor, tem esta empreza privilegiada augmentado nos ultimos annos o número e, sobretudo, as dimensões dos seus navios. Elles representam, pois, a maxima parte do recente accrescimo da grande cabotagem, e explicam o seu pretendido florescimento desde 1855. Suppondo, por exemplo, que os dous novos paquetes, o *Cruzeiro do Sul* e o *Oyapock*,

rença podia nascer da participação dos navios estrangeiros no commercio de cabotagem, que começou logo no terceiro mez desse exercicio por virtude do decreto de 28 de setembro de 1859. O relatorio e os mappas não fazem a esse respeito distincção alguma. —Em segundo logar, o accrescimo da tonelada dos navios dentro do quinquennio é explicavel pela maior quantidade dos valores importados e exportados por cabotagem do primeiro para o ultimo dos annos citados. Com effeito, em 1854—55 importaram-se com carta de guia e exportaram-se por cabotagem, isto é, dos pequenos para os grandes mercados, valores na somma de 24.886:000$. Em 1859—60, porém, esses valores subiram a 37.551:000$; houve, pois, um augmento de 12.665:000$. Não deixarei de assignalar, entretanto, que a navegação costeira não acompanhou todavia esse progresso no commercio a que ella serve de vehiculo. Emquanto aquelle eleva-se no ultimo anno do quinquennio á mais *metade* acima do primeiro, a cabotagem apenas disinvolveu na razão de um *terço* a sua capacidade, como já dice. Ora, é digna de attender-se essa desproporção. Ella importa dizer que a cabotagem nacional não foi sufficiente para as necessidades do commercio; houve, portanto, um desequilibrio entre a offerta e a demanda, entre o fretador e o afretador. Os fretes, pois, encareceram, com desvantagem do commerciante, do agricultor, do povo. Isto é evidente.

tivessem augmentado 1.000 toneladas no antigo trem naval da companhia, esque esses mesmos paquetes houvessem feito regularmente em 1859—60 al 12 viagens do Rio ao Pará tocando nos 9 portos da escala, contribuiriam eles com 108.000 toneladas mais do que nos annos anteriores para as tabellas da grande cabotagem. Reuna-se a essa extraordinaria parcella a do augmento na linha do sul até Montevidéo. Accrescente-se principalmente uma contribuição inteiramente nova: a dos barcos das pequenas companhias costeiras inauguradas de 1854 por deante, com fortes subvenções provinciaes e geraes, as do Maranhão, de Pernambuco, da Bahia, e a Intermediaria (entre o Rio e Santa Catharina), etc.—A meu ver, uma estatistica exacta desse augmento na tonelada das emprezas subvencionadas seria irrespondivel. E note-se, porfim, que a esse augmento nas dimensões dos mesmos vapores costeiros corresponde a incontestavel declinação do algarismo total dos navios da grande cabotagem.

Recordo que tenho argumentado com os dados do ministerio da fazenda. Deposito mais confiança nestes do que nos do censo maritimo estampado nos relatorios e mappas do ministerio da marinha. Entretanto, consultemos tambem os algarismos destes ultimos. Vimos que nos primeiros distingue-se a grande da pequena cabotagem. Nestes, porém, reina uma confusão admiravel. Entretanto, foi pelo ministerio da marinha exactamente que expediu-se o decreto n. 1.630 de 16 de de agosto de 1855, aonde poderiam os capitães dos portos ver que chama-se navegação de pequena cabotagem a que faz-se *de porto a porto, ou de uma so escala dentro da mesma provincia, ao longo da costa, sem a perder de vista*, separando-a assim da grande cabotagem. Não ha harmonia alguma entre as classificações dos dous ministerios. Infelizmente, não é so nesse ramo do serviço público que reina a desordem e impera o disparate. Depois, os mappas do thesouro tratam dos navios que entraram e sahiram; ora, um mesmo navio póde fazer no anno muitas viagens : as tabellas das capitanias de portos conteem somente o numero dos navios matriculados.

Isto posto, tomemos em consideração os dados incluidos no relatorio de 1860, do sr. ex-ministro da marinha, preferindo-se ao de 1861, porque nestes não figura a provincia do Pará.

Vê-se dahi que o commercio costeiro é maior, em 1° logar no Rio de Janeiro, em 2° na Bahia, 3° no Pará, 4° em Pernambuco, 5° no Rio Grande do Sul.

O resumo de 13 das provincias do Imperio, exceptuadas as do Amazonas, Mato-Grosso, Parahyba, Rio Grande do norte, Espirito-Santo, Pará, Minas e Goyaz, dá o resultado seguinte :

Embarcações.			*Pessoal.*
Longo curso.	146		2,615
Cabotagem.	1,468		17,539
Trafego dos portos e rios. .	9,545		16,955
Pescaria.	4,994		6,927
Total.	16,153		46,036
		Livres.	32,306
		Escravos.	13,730

Ja dice que não deposito grande confiança nestas estatisticas. O accrescimo e a diminuição que ellas indicam entre diversos periodos, procedem ás vezes do modo differente por que muitas embarcações são matriculadas, ora considerando-se de cabotagem as que pertencem ao tráfego dos portos e rios, ora inscrevendo-se nas listas deste o que deveria estar nas daquella. Todavia, calculando sobre os dados de 9 provincias (Maranhão, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espirito-Santo, Rio de Janeiro, Santa Catharina e Rio Grande do Sul), vê-se que em tres annos, isto é, entre 1857 e 1859, deu-se na matricula das embarcações o seguinte augmento e diminuição:

Nas de cabotagem, a diminuição de 424, e o augmento de 222. Houve, pois, a diminuição real de 302.

Nas do trafego de portos e rios, o augmento de 1.912, e a diminuição de 85; ou o augmento real de 1.827.

Nas de pescaria, finalmente, a diminuição de 1.022 e o augmento de 241; ou a diminuição real de 781.

As diminuições nas embarcações da cabotagem e nas da pescaria, sommadas, elevavam-se a 983. Devemos explical-as pelo augmento extraordinario de 1.827 no trafego dos portos e rios, aonde aquellas tivessem sido consideradas, desapparecendo assim das outras verbas? Vejamos si de algum modo podem illustrar-nos a este respeito os dados do mesmo periodo sobre o pessoal.

No pessoal da cabotagem deu-se o augmento de 426 e a diminuição de 2.535; ou a diminuição effectiva de 1.929.

No trafego dos portos e rios, o augmento de 2.249 e a diminuição de 1.144; ou o augmento effectivo de 1.105.

No da pescaria, o augmento de 421 e a diminuição de 79; ou o augmento effectivo de 342.

Vê-se que a diminuição operada na cabotagem é muito superior ao augmento verificado nas duas ultimas verbas.

Esta confrontação dá-me o direito de concluir que, de 1857

a 1859, a cabotagem nacional, si não enfraqueceu-se, pelo menos não ganhou desinvolvimento.

Não parecer-vos-ha escusado entrar aqui em alguns detalhes sobre a natureza das embarcações de que tratam os mappas annexos ao mesmo relatorio de 1860. Deixando as de longo curso, em que aliás entramos apenas com 54 navios (brigues-barcas para cima), vê-se que empregavam-se na cabotagem :

Barcas a vapor (sem designação).	42
Brigues-barcas.	28
Bergantins.	108
Polacas.	9
Brigues-escunas.	22
Patachos.	183
	392

Tinhamos, pois, so 392 navios de alguma importancia sobre um total de 1.468. Os demais são sumacas, escunas, hiates, cuters, barcaças, lanchas de coberta, barcos e canôas. As sumacas e escunas, os hiates e cuters, representam apenas o numero de 536. As demais embarcações montam em 540; e entre estas ha lanchas, canôas e barcos, que difficilmente poder-se hão considerar navios de cabotagem e não do trafego dos portos e rios.

Os mappas dão 375 navios de cabotagem á provincia do Rio de Janeiro com 46.409 toneladas, ou 115 toneladas apenas por cada um. Ora, o Rio de Janeiro é a provincia que exerce o commercio costeiro com mais actividade.—Dos individuos da respectiva tripulação, que não constituem propriamente a marinhagem (isto é, pilotos, praticos, contramestres, arraes, machinistas, etc.), são nacionaes apenas 329, e estrangeiros 595. Note-se que dentre esses ha somente 4 machinistas nacionaes, sendo estrangeiros 42; e que d'entre os contramestres, outra classe importante da marinha mercante, 150 apenas são nacionaes, e estrangei-

ros 319. Isto está mostrando as grandes condições maritimas do Rio de Janeiro, e, em geral, de todo o Brazil.

Ainda mais: de 3.592 individuos de marinhagem dos navios dessa provincia, 3.846 são escravos, e apenas 1.746 livres.

Ainda mais, finalmente: deduzidos os capitães e mestres, que sommam 750, o numero dos homens da tripulação dos mesmos navios é 8.952. Destes, são 5.921 livres ou escravos nacionaes; e 3.031 estrangeiros. Ora, a quarta parte daquelle numero de 8.952 (quarta parte que unicamente póde ser preenchida por estrangeiros na fórma da lei) é 2.238. Entretanto ha nos navios 3.031 estrangeiros, isto é, 800 mais do que a lei permitte. — Eu ja tinha, com effeito, affirmado que a necessidade, força maior irresistivel, tem obrigado as capitanias de portos a permittirem a sahida de navios de cabotagem que não se acham nas circumstancias da lei. Mas, meu amigo, si a lei é inexequivel, si é absurda, si é má, cumpre observal-a fielmente, porque é a lei: *dura lex, sed lex*. A sua execução tornará patentes os seus vicios, esclarecerá o parlamento, despertará e provocará os interesses offendidos. Mas não; illude-se o preceito... para favorecer o interesse de alguns! Fóra possivel fazer passar por brazileiros individuos portuguezes; e eu ja dice que, na realidade, nem siquer são nacionaes todos os individuos qualificados assim nos mappas: agora, porém, vêdes que não so dá-se isso, como que ainda a propria autoridade consente que ás claras os armadores excedam do numero legal, admittindo nos navios de cabotagem mais de um quarto de estrangeiros. Ora, o que tambem assevero-vos é que isto torna-se realmente odioso: porquanto tal vantagem só é desfructada pelos subditos de Sua Magestade Fidelissima. Aos francezes, aos americanos, aos inglezes ella não aproveita. Foi por isso que eu qualifiquei de um verdadeiro logro o preconisado privilegio *nacional* da cabotagem.

Permitti-me retroceder, para justificar a incredulidade que manifestei relativamente ás estatisticas do ministerio da marinha.

O pensamento do decreto de 19 de maio de 1845, que rege as capitanias de portos, era nessa parte o de fornecer dados por onde se ajuizasse com segurança das circumstancias maritimas do Brazil. Ora, os documentos do ministerio da fazenda são mais explicitos e mais concludentes, uma vez que referem a tonelada e o numero total das entradas e sahidas. Os das capitanias, portanto, poder-se-iam dispensar; nem para obter-se uma inscripção defeituosa e infiel valia a pena montar novas estações publicas nesta terra do funccionalismo. Demais, a matricula é um vexame para o povo e a autoridade dos capitães de portos um instrumento eleitoral *. Todo o

---

* « Reconheço (dizia o autor na sessão de 14 de julho ultimo da camara electiva) necessaria uma autoridade maritima em alguns portos de maior trafico, mas não me parece ella essencial em todas as provincias, principalmente quando com isso consomem-se 229:000$. Nas provincias pequenas tal autoridade é uma verdadeira inutilidade. Senhores, qual é a missão desses capitães de portos? E' prestar soccorros á navegação, balisar as barras e portos; é a parte mais importante de suas attribuições; mas elles não podem desempenhar isto porque lhes faltam recursos pecuniarios, recursos materiaes, indispensaveis para que fossem uma realidade. Os capitães de portos deviam ter embarcações ou pequenos vapores, para exercer a policia e prestar soccorros: isto so existe na côrte. O que ficam sendo, pois, os capitães de portos? O que são, isto é, machinas eleitoraes: não ha provincia alguma onde nas eleições não seja calculada na conta dos elementos preponderantes a capitania do porto.

« O Sr. Junqueira: —Apoiado.

« O Sr. Tavares Bastos: —O systema de matriculas a que sujeitam-se os carpinteiros, calafates, tripulações dos barcos, todas as embarcações costeiras, etc., a organisação militar das capatazias, é um verdadeiro systema de oppressão administrativa. E forma-se uma excellente idéa, e muito lisongeira, da indole benevola e docil do povo brazileiro, quando se vê que, sendo torturado por uma serie de regulamentos iniquos, não prorompe em brados de descontentamento. Portanto, espero mandar á mesa um additivo autorisando o governo a reorganisar as capitanias dos portos, diminuindo a respectiva despeza e numero dellas, fornecendo recursos materiaes ás capitanias subsistentes em Pernambuco, Bahia, côrte, e Rio Grande do Sul, alterando as suas attribuições, e eliminando o systema das matriculas, inutil, impraticavel e oppressor (*Apoiado*). Com o regulamento das alfandegas, com as attribuições que reconheço nessas repartições fiscaes, não descubro grande vantagem na co-existencia das duas autoridades nos pequenos portos. »

mundo está convencido disto; mas o que muitos não sabem, talvez, é que são realmente incriveis as desharmonias das respectivas estatiscas. Ja assignalei a maneira por que são classificados os navios sem estabelecer-se uma differença precisa entre grande e pequena cabotagem por um lado, e entre esta e o trafego dos portos e rios por outro. Notarei ainda a falta de indicações acerca das toneladas, de que aliás os srs. ministros egualmente não fazem menção nos mappas da propria marinha de guerra, acerca da qual devem contas minuciosas ao parlamento. Tambem, meu amigo, a verdade é que os nossos representantes não leem mappas, e reputam infalliveis os mysteriosos versiculos do oraculo-governo. Costuma-se apresentar nos documentos do arsenal cerca de 1.500 embarcações de cabotagem. Entretanto, um fanccionario que, pela posição que occupa no conselho naval e por sua qualidade de official da armada, o sr. S. Eloy Pessoa, está nas circumstancias de avaliar a verdade das asserções das capitanias de portos, affirma em um de seus artigos que o numero de navios effectivamente empregados nos transportes costeiros é muito menor e não excede talvez de 800.— Um exame ligeiro basta para revelar a obscuridade e, porventura, a facilidade com que assevera-se a existencia de augmentos e diminuições dentro de cada triennio. O actual sr. ministro da marinha fornece-nos prova do desmazelo de nosso governo no seu proprio relatorio. Que conceito podem inspirar as informações dos ministros, quando é facillimo demonstrar pelo menos a sua inverosimilhança por meio de seus proprios algarismos? Qualquer que seja a opinião acerca do privilegio da cabotagem, é essencial reunir dados perfeitos, claros e homogeneos por onde se possa raciocinar com segurança. De que servem, por exemplo, esses mappas finaes dos relatorios do sr. ministro (ns. 37 e 38), em que leem-se centenas de calafates e carpinteiros *matriculados* (a matricula isenta da guarda nacional), sem designação da natureza das officinas e das construções mais importantes, sem parallelos com o movimento

de annos anteriores e outros dados necessarios? Por isso é que deveria o sr. ministro recommendar seriamente ás capitanias que classifiquem, segundo a sua natureza, as diversas embarcações, e que sejam explicitas nos seus mappas. Ha, com effeito, muita ingenuidade ou muita falta de convicção da importancia dessas estatisticas nos relatorios e papeis da marinha. Vou tomar um exemplo. Compararei os dados do relatorio de 1860, sobre o augmento e diminuição occorridos no periodo de 1857 a 59, com outros dados do relatorio de 1861 sobre os annos de 1858 a 61. Citarei a estatistica da provincia das Alagôas, servindo-me das palavras *mais* e *menos*, para exprimirem augmento a primeira, e diminuição a segunda. Eis a differença espantosa entre os dous triennios:

Relatorio de 1860.		*Relatorio de* 1861.	
—Periodo de 1857 a 1859. . .		—Periodo de 1858 a 1860 . .	
Emb. da cabotagem, mais.	120	. . . . . mais.	25
» do trafego, »	890	. . . . . » .	397
» da pescaria, menos.	943	. . . . . » .	44
Augmento.	67	Augmento.	(!) 466

Quanto ao pessoal dessas mesmas embarcações, o disparate entre as differenças dos dous periodos consecutivos é ainda maior.

Relatorio de 1860.		*Relatorio de* 1861.		
—Periodo de 1857 a 1859. . .		—Periodo de 1858 a1860 . . .		
Pes. da cabotagem, menos.	163	. . . . . mais.	(!)	251
« do trafego » .	261	. . . . . »	(!)	347
» da pescaria » .	11	. . . . . »	(!)	124
Diminuição	435	Augmento . . .	(!)	706

Nada mais claro. E, entretanto, a repartição que colhe esses dados das estatisticas parciaes, a capitania do porto; a secretaria de estado que os copia, o ministro que os offerece ao parlamento, não procuram explicar tamanhos disparates de um anno para o

outro *. Que fé merecem os dados do governo? Para que servem as estações publicas, si ao menos não mostram zelo em cousas tão simples? Tudo isso, porém, está revelando, meu amigo, um grande vicio da nossa sociedade, a falta de amor á verdade, que não é tambem o menor dos defeitos do governo.

Permitti-me ainda duas palavras sobre este objecto. Manifestei acima que não parecia-me completamente exacto o numero de marinheiros nacionaes que os mappas attribuem ás diversas provincias. Calculando sobre elles, póde-se crer que o pessoal livre maritimo brazileiro sobe a 25.000 homens. Ora, marinhagem e praças de pret dos navios de guerra não excedem muito de 2.800. A marinha mercante nacional é, portanto, segundo os mappas, nove vezes maior que a de guerra. Como, pois, explicar a difficuldade que se incontra, e em que todos os ministros insistem, para preencherem-se os quadros dos navios e corpos da armada? Segundo o sr. Cucheval-Clarigny, em um livro recente sobre os orçamentos militares de Inglaterra, este paiz, que possue cêrca de 180 a 200 mil marinheiros mercantes, tem tido nos seus navios de guerra cêrca de 60, 80, e até 100 mil homens de tripulação; isto é, o pessoal da sua marinha mercante foi apenas tres vezes e hoje só é duas vezes maior que o da sua marinha de guerra. A difficuldade, pois, que entre nós se incontra para preencher os quadros, é que realmente nós não temos o pessoal maritimo que os algarismos fazem acreditar. O facto é, com effeito, que grande numero de recrutas destinados á marinha, ou são vadios das cidades, ou sertanejos que nunca viram nem sonharam com o mar. Ainda mais, acontece frequentemente que, recrutados alguns desses marinheiros ditos

* O relatorio do ministerio da marinha, lido em maio seguinte, confessa explicitamente (á pag. 29) a procedencia de todas as censuras formuladas no texto; mas, entretanto, contém um censo maritimo tão defeituoso como os anteriores, e não indica o meio de obter-se a exactidão possivel nesse ramo da estatistica.

nacionaes, apparecem logo os consules reclamando a sua liberdade por serem estrangeiros. Figuram como nacionaes para poderem tripular navios que não teem os tres quartos de brazileiros exigidos por lei. São estrangeiros, desde que trata-se do serviço do estado. Esta é a verdade

Quando alleguei a falta de condições maritimas para o Brazil possuir uma navegação extensa, esqueci-me de comparar os dados estatisticos sobre o progresso da navegação de longo curso. Segundo lê-se na exposição de motivos com que o sr. Souza Martins, deputado, fundamentou um projecto de lei, em 1846, contendo medidas *protectoras* da navegação (das quaes occupar-me-hei depois), em 1843—44 a navegação entre o imperio e outros paizes empregou o total de 3.798 navios, com 981.651 toneladas, nas entradas e sahidas. Desses eram nacionaes 342 navios com 49.883 toneladas. Vê-se que a tonelada brazileira era cêrca de uma vigesima parte da tonelada total. Em 1859—60, segundo o relatorio do sr. ministro da fazenda, a mesma navegação empregou 5.387 navios com 1.926.366 toneladas, dos quaes eram brazileiros somente 469 com 64.364 toneladas. A parte do pavilhão nacional na tonelada é apenas de quasi um trigesimo, como se está vendo. Assim, taes são as condições maritimas do Brazil que, emquanto sua agricultura disinvolve-se, o commercio augmenta e a população multiplica-se, a sua navegação de longo curso decresce espantosamente dentro de dezeseis annos, declinando de um vigesimo que fôra para um trigesimo, fracção que hoje a representa na somma total.

Não são as estatisticas somente que lavram a nossa sentença. O proprio governo escreveu-a no decreto de 25 de outubro de 1856, permittindo aos estrangeiros a grande cabotagem para Albuquerque. O relatorio do ministerio da fazenda em 1857 dizia, com effeito, que essa modificação era devida ao *estado de nossa marinha mercante, que não permittia por ora emprehender a navegação do*

Paraguay na escala em que será preciso para satisfazer as necessidades do commercio de Matto-Grosso.

Termino aqui. Discutirei brevemente uma objecção que ja sinto atirarem ao meu incontro: a falta de patriotismo, o estrangeirismo, ou cosmopolitismo, vicio horrivel de que podem estas cartas parecer contaminadas a alguns interesses offendidos ou a alguns estadistas *vermoulus* deslumbrados por tanta ousadia.

Vosso amigo, o

SOLITARIO

Março, 4.

CARTA XVIII.

SYNOPSE:—Inferioridade maritima do Brazil. Não é potencia maritima.—A marinha de guerra e a despeza que com ella se tem feito. Conselho de bom senso.—Falta de capitaes.—Falta de genio maritimo.—Missão da America e do Brazil.—Argumento do bispo Azeredo Coutinho. O brazileiro é agricultor.—Razões brilhantes adduzidas pelo tenente Maury.—Argumento tirado do genio de nossa poesia. Consequencias.

Meu caro amigo. — Acredito que provei a minha these. Si a concurrencia excita e faz prosperar, o privilegio paralysa e faz morrer. O privilegio encarece o transporte costeiro e resfria as transacções. A concurrencia baratêa o primeiro e promove as segundas. Mas eu ainda vou adeante. Para mim, embora o privilegio não existisse, embora não intorpecesse elle, pela inercia que favorece, o disinvolmento da navegação, a inferioridade maritima do Brazil seria inevitavel. Eu me explico. A meu ver, o Brazil não é potencia maritima. Faltam-lhe, e por muito tempo lhe hão de faltar, as condições necessarias. Ora, o privilegio so poderá adeantar a industria por elle protegida em um paiz dado, quando esse paiz tem recursos naturaes para sustental-a e fazel-a prosperar. Pela minha parte, reputo más todas as medidas proteccionistas; intendo que, si elementos existem, as industrias apparecerão mais cedo ou mais tarde por uma lei superior ao esforço humano. Em qualquer hypothese, parece-me mais economico deixar que a liberdade arranje os seus proprios negocios, e que as artes uteis cresçam e prosperem segundo a maior ultilidade dos que as cultivam e dos que consomem os seus productos. Entretanto, os proprios proteccionistas mais razoaveis pensam geralmente que

so convém favorecer, por meio de privilegios ou de altos direitos fiscaes, aquellas industrias que teem condições de vida. Mas, si um privilegio existiu em vigor por muitos annos; si existiu sempre, como o da cabotagem, e em toda a sua força, até que em 1859 se lhe abriram algumas leves excepções; si elle não conseguiu crear uma marinha mercante de cabotagem; si, ao contrario, como resulta das estatisticas da carta precedente, essa marinha está paralysada e caminha para a sua ruina, o que devemos nós concluir? que, sem duvida alguma, no Brazil não existem elementos maritimos. Fallando da revolta dos gregos, Byron diz que ha terras em que a liberdade é contemporanea do tempo: pois, meu amigo, ha tambem outras em que certos privilegios são contemporaneos do tempo. Desde que o brazileiro navega por estas costas do Atlantico, elle o faz protegido por um monopolio nacional. Mas, ao tempo da independencia, que marinha costeira possuiamos nós? E hoje, depois della, ha mais de tres seculos da descoberta destas regiões, que navegação é a nossa?

A Inglaterra conseguiu, é certo, cobrir o oceano com a sua bandeira gloriosa, sustentada pelo acto de Cromwell. Mas, vêde, o privilegio não foi ali esteril, como succedeu em França. Porque? porque tudo contribue para tornar a opulenta ilha britannica o intermediario natural do commercio entre differentes paizes. Ora, a França não se acha em eguaes condições.

Tornemos, pois, saliente o meu pensamento:—O privilegio é tanto mais odioso, tanto mais anti-politico, tanto mais anti-economico, quanto se vê que tem sido esteril. Accrescento agora: e elle ha de sempre ser esteril. So a concurrencia é fecunda. A luta em condições eguaes com o pavilhão estrangeiro obrigará o pavilhão nacional a empenhar-se com enthusiasmo e energia no serviço de transportes costeiros. Pergunto: tem a liberdade conseguido matar a navegação de lóngo curso brazileira? não tem; ella definha, certamente, mas o seu dia de prosperidade chegará

quando os capitaes brazileiros abundarem e tomarem a direcção do oceano com egual ou maior vantagem do que obteem nos empregos a que hoje se applicam. Este é o verdadeiro disinvolvimento das leis economicas. O contrario é *forçar a natureza*.

Causas que um artigo de lei, um privilegio, um meio artificial não podem remover, oppoem-se, com effeito, ao progresso da industria de navegação no Brazil, como oppõem-se geralmente ao de todas que exigem muita intelligencia no operario, grandes despezas, consumo largo e estabelecimentos vastos. Quem desconhece, por exemplo, a difficuldade com que o governo luta desde muitos annos para manter o material e organisar o pessoal da propria marinha de guerra? So nos ultimos dezeseis exercicios, a contar de 1844—45, tem ella absorvido cerca de 110,000.000$. E são esses navios podres e esses officiaes bisonhos (com excepções notaveis, que confirmam a regra), esses almirantes sem esquadra e sem emprego, o resutaldo de tantos sacrificios do pobre contribuinte, do pobre povo, que paga mais caro, por amor disso, a farinha nacional ou estrangeira, a carne nacional ou estrangeira, o panno com que se veste, o ferro com que trabalha, o leito em que descança? Funestos governos teem sido os nossos, meu amigo, ! Dizem que o Brazil prospera, e o Brazil nunca prosperou. Dizem que o povo queixa-se por habito ou perversidade, e o povo súa e tressúa impostos afim de se crearem empregos para os mimosos filhos dos donos da terra, patentes de almirantes para os seus compadres, esquadras para salvas, regimentos para acompanharem procissões.... E, quando o povo solicita que, ao menos, deixem-lhe o estrangeiro navegar livremente de uma para outra feitoria da côrte do Rio de Janeiro, responde logo o paternal governo : —O povo torna a revelar o seu espiro faccioso, a sua tendencia anarchista ; não sabe o povo que o privilegio de cabotagem é o grande esteio do poder maritimo do Brazil, que esses innumeros barcos que cruzam as costas são os viveiros da poderosa esquadra imperial ?—

E essa esquadra nunca existiu, a não ser nos mappas!

Deixemos illusões e pretenções que não cabem no seculo, em que as guerras entre povos ligados estreitamente pelo laço humanitario da solidariedade tornaram-se mais difficeis e mais desastrosas do que nos tempos fabulosos a luta entre os gigantes e os deuses do Olympo.

Si queremos dar provas de juizo, si queremos prosperar, convençamo-nos do nosso modesto papel de plantadores de café e canna de assucar, de fumo e algodão; procuremos viver com economia e barateza, e abandonemos as bellas theorias que custam muito dinheiro. Creio que este é conselho de bom-senso.

Ha, com effeito, causas naturaes irresistiveis para a nossa inferioridade maritima.

Em primeiro logar, a navegação não incontra capitaes abundantes que possam alimental-a. E dizer isto é dizer tudo. Servir-me-hei, a proposito, das palavras do sr. L. Paridant, em apontamentos que teve a grande bondade de fornecer-me: «No Brazil, diz elle, não ha abundancia de capitaes *disponiveis*. Em um paiz novo, como em uma empreza nova, é preciso fazer o sacrificio de adeantamentos para colher fructos no futuro. O Brazil tem, pois, o maior interesse em desviar os seus capitaes de toda a empreza que possa com eguaes vantagens ser feita pelo estrangeiro, afim de applical-os a outras que remunerem bem os capitaes brazileiros, como sejam a producção agricola ou animal, o disinvolvimento do valor do fundo, etc. A cabotagem acha-se nessas condições. Feita pelo estrangeiro, será não so tanto como ainda mais vantajosa do que feita pelo nacional. Calculado o valor dos barcos de cabotagem e o numero dos braços brazileiros que nella se empregam (cêrca de 35.000?), imagine-se o beneficio resultante para a producção nacional si esses valores e esses braços lhe fossem applicados.....»

Demais, meu amigo, assim como ha vocações nos individuos, assim existem genios ou tendencias especiaes em cada povo, se-

gundo os climas, os pontos do globo, os gráus de civilisação, causas seculares, tradições de raça. O Brazil tem a mesma missão que pertence em geral á America: é o celleiro da Europa. Quando no velho continente a população accumulava-se, a providencia guiou o navio de Christovão Colombo, confirmou-lhe a fé abalada pela revolta dos marinheiros impacientes, e deu-lhe o signal de terra enviando-lhe ao incontro as aves mysteriosas que elle viu surgirem do occidente. E' que Deus abria um respiradouro ás nações da Europa. A missão da America estava traçada: emquanto na Europa condensava-se o povo á roda das cidades, enchendo as officinas da industria manufactureira, aqui elle deveria espalhar-se pelos campos fertilissimos.

A agricultura era e é a missão especial do Brazil. O Brazil não manufactureiro, não é fabricante. Digo mais: o brazileiro ama apaixonadamente a vida do campo, o seu rio natal, os seus lagos ainda selvagens mas encantadores, a existencia descuidosa do sertanejo indolente e pobre, mas satisfeito. A vida laboriosa, activa, infatigavel, a vida do marujo em um clima ardente e mortifero, elle a não comprehende, e detesta-a. O brazileiro, emfim, não tem o genio maritimo.

Sinto, meu amigo, que estou contrariando idéas geralmente aceitas, opiniões e prejuizos muito arraigados. Desde que um virtuoso prelado, o bispo Azeredo Coutinho, pretendeu tirar da extensão de nossas costas argumento decisivo em favor de nossa rara aptidão maritima, essa idéa tornou-se um prejuizo vulgar, acreditando-se *sur parole*, sem mais exame, o escriptor brazileiro que assim lisongeava a vaidade nacional. Si esse argumento do grande disinvolvimento das costas vale alguma cousa, eu concluo que não ha paiz mais dotado de condições maritimas do que a China: e, entretanto, os filhos do celeste imperio não brilham por suas esquadras de juncos, por suas frotas, por sua navegação. Não, o brazileiro, meu amigo, será tudo, menos um homem do

mar, um velho lobo do oceano, um filho das aguas, um amante das ondas. O brazileiro, que póde, é agricultor; vai exercer a unica verdadeiramente *nobre* profissão da terra. Os empregos *serviz* (deixai passar esta locução do estylo classico) elle os pospõe. Esse é o orgulho nacional. Recordai-vos dos ares senhoris e de certas maneiras fidalgas do grande *proprietario*: eis o typo do brazileiro rico. Não traduzo nestas palavras uma impressão individual, o meu decidido amor do campo; não me inspiro, escrevendo-vos, deste céu azul purissimo, destas arvores, deste verde-escuro, destas frescas brisas das montanhas da Tijuca. Exprimo o pensamento de muitos observadores.

O celebre tenente Maury, da marinha dos Estados Unidos, na famosa memoria sobre o *Amazonas e as costas da America Meridional*, deixou cahir a esse respeito reflexões sobre que devem meditar os estadistas que entre nós andam a contrariar a natureza, como queria dizer o nobre sr. visconde de Albuquerque.

« Ha causas physicas, diz o sr. Maury, em operação nas grandes encostas atlanticas da America Meridional, que ainda por muitos seculos hão de impedir que os seus habitantes venham a ser um povo maritimo. As leis da natureza decretaram que elles fossem agricultores ou guardadores de gado e rebanhos. O homem que habita uma terra de *leite e mel*, não a deixará voluntariamente para ir exercer a perigosa e ardua profissão de marinheiro.

« O pão crasse nas arvores do Brasil: o mel acha-se nos bosques. Ha ahi uma arvore que, sendo golpeada, verte em abundancia um succo excellente, de que se póde fazer uso em vez do leite. Não é natural que o homem abandone uma terra assim para entregar-se á vida do mar.

« A parte destas bellas encostas fronteira ao mar proclama esta mesma lei da natureza, a qual está escripta nos campos, murmura nas virações, e sente-se no clima.

« Entre as causas necessarias para fazer com que uma nação

seja maritima, devem contar-se em primeiro logar as propriedades peculiares do solo e do clima. Estas fallecem ao Brazil e porisso não tem elle marinheiros. Para prova disto, veja-se donde vem a marinhagem dos navios mercantes que ora cruzam os mares. Vem dos climas severos, das regiões extra-tropicaes do norte e não dos brandos e bellos climas do sul. Vem da velha e da nova Inglaterra, dos estados septentrionaes da Europa e da America. Quem jamais ouviu dizer que os nossos concidadãos do oeste, que habitam o valle do Mississipi, enviassem os seus filhos para bordo de um navio, afim de se fazerem marujos ?

« E' ali summamente facil tirar da terra o necessario alimento, e muito mais facil é no valle do Amazonas, onde substancias tão nutritivas como o plátano e a banana crescem, amadurecem e podem logo comer-se, sem o menor trabalho de cultura ou de preparação ; onde o arroz nasce espontaneo, a canna de assucar amadurece todos os oito mezes, e onde uma quantidade de productos, capaz de sustentar uma população de milhões de homens, perece annualmente no campo por falta de trabalhadores que a recolham. Como é que o povo de similhante paiz virá jamais a ser um povo maritimo ?

« O que é que, a não serem os mensageiros da ira de Deus, como a peste e a fome, poderá nunca expellir de tão fertil solo os seus habitantes, ou induzil-os a abandonal-o para seguir o mar ?

« Outra condição necessaria para o estabelecimento de povoações maritimas é o modo por que o mar se lhes apresenta.

« Contrastai a alcantilada e aspera costa da America Meridional com as sinuosas praias, magnificos golphos, bellos portos e bahias das regiões maritimas e do norte do globo, e vereis quão claramente proclamou a natureza o facto de que o solo e o clima do Brazil não lhe permittem ser uma nação maritima.

« Vêde o Baltico, o Mediterraneo e o Mar Negro, com os seus golphos e braços alongando-se pelo coração da Europa, e convi-

dando com a sua presença os habitantes a deixarem os seus nimiamente povoados districtos e inhospitos climas, para vaguearem pelo mar, e visitarem mais explendidos e amenos sitios.

« Olhai tambem, no hemispherio septentrional, para o mar Vermelho, o golpho Persico, a bahia de Bengala, o estreito de Malaca, os golphos de Sião e Tonquim, o mar Amarello, com os mares do Japão e Oktosk, banhando as tortuosas praias, internando-se pelas terras, e, com o seu littoral maraviihosamente indentado, convidando para o mar os habitantes; e, confrontando a linha littoral do Norte com as da America e Africa meridionaes e da Nova Hollanda, vereis que nenhum destes tres continentes foi destinado pela natureza para ser patria de uma nação maritima.

« Dá-se o mesmo contraste entre as bahias, golphos, enseadas e peninsulas da America do norte, quando se comparam com as linhas rectas que na America Meridional dividem a terra do mar.

« A natureza, pois, é contraria ao Brazil nas suas aspirações ao poder maritimo. Forçoso lhe é contentar-se com permittir ás outras nações que sejam os seus carreteiros, porque nunca terá marinhagem para tripular navios, que levem os seus proprios generos ao mercado estrangeiro. »

A citação foi longa; porém haveis de convir que eu não podia apoiar-me em palavras mais autorisadas, e em reflexões mais exactas e proferidas com mais elegancia.

Julgo tão interressante essa questão do poder maritimo do Brazil, e tão intimamente ligada aos interesses da bolsa do contribuinte, que peço-vos licença para ajuntar ainda algumas observações.

Si a navegação exige um genio especial, este caracteristico da physionomia do povo transparece atravez da sua litteratura e occupa na sua poesia um logar distincto. Recordai-vos, meu amigo, dos cantos dos normandos e de outros povos do norte. Shakspeare e Byron encarnam a impetuosidade e representam, o ultimo sobre-

tudo, a audacia maritima de seus compatriotas. Os poemas maritimos do heróe de Missolonghi são repetidos pelo marinheiro inglez como as canções de Béranger pelo soldado francez. Dous povos distinctos e dous poetas differentes. E como, com que fleugma, Childe Harold, comprimindo as lagrimas, saúda e despede-se com um adeus laconico das costas de sua velha patria, que nunca mais tornará a ver! E' a fleugma do bom marinheiro, « do filho da tempestade, que, abrindo os olhos sobre as ondas espumantes do oceano, tinha desde esse momento considerado o abysmo sua patria, companheiro de seus passeios solitarios, confidente de seus pensamentos vagabundos, unico mentor de sua mocidade, » qual o retrata o poeta no poemeto *A Ilha*.

A poesia é o espelho de uma sociedade qualquer, e não achareis admiravel que eu pretenda argumentar aqui com a *gaie science* que forneceu ao proprio auctor do *Cosmos* provas de observações muito mais sérias.

A poesia de Byron é o retrato mais fiel da audacia maritima dos inglezes. Si fossemos nós uma potencia maritima ou para ahi caminhassemos, ja os nossos poetas teriam afinado as cordas de suas lyras ao tom do rugido selvagem do oceano.

Assim como Tasso representa o espirito guerreiro da edade-média, Dante uma idea politico-religiosa, Camões cantou as scenas maritimas com que as novas descobertas feriam os olhos e a imaginação da Europa. Cada epocha distincta ou cada grande tendencia de um povo tem, assim, um interprete, o seu poeta. Quaes são, porém, os nossos poemas maritimos?

O nosso verdadeiro poeta, o elegante, mavioso e verdadeiro cantor dos *Tymbiras*, o sr. G. Dias, falla-nos do mar por incidente nos seus cantos tão brazileiros e tão populares. E' que o discipulo de Bazilio da Gama não desejou contrariar a verdade nem forçar os sentimentos.

O proprio genio da poesia nacional, guerreiro e erotico no sr.

Dias, silencioso e campestre no sr. B. de Guimarães, satyrico em Alvares de Azevedo, melancolico em Junqueira Freire, está mostrando que um dos caracteristicos do povo não é a audacia maritima, a impetuosidade do corsario, o ardor do navegante, a paixão do oceano.

Vou concluir. Resumamos o que vai dito.

O Brazil não é potencia maritima. O brazileiro é essencialmente, ainda que não exclusivamente, agricultor. Consequencia: A cabotagem privilegiada desvia capitaes brazileiros para uma industria necessariamente ruinosa para o brazileiro. O privilegio, com effeito, resume-se em duas perdas egualmente sensiveis: a exageração do preço dos fretes para o consumidor, por um lado, e, por outro, a distracção de braços que poderiam disinvolver a industria nacional, a agricultura. A isto accrescentarei que os fretes da propria navegação de longo curso estrangeira poder-se-iam reduzir desde que ella ganhasse alguma cousa mais, fazendo, nos intervallos das suas viagens exteriores, transportes costeiros.

Por não alongar esta carta, reservo para a seguinte o exame da objecção a que referi-me terminando a anterior.

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

Março, 6.

CARTA XIX.

SYNOPSE : — Continuação do exame das condições maritimas do Brazil. — Navegação a vapor. — Os escravos e a tripulação dos navios. — Construcção naval. Influencia do privilegio sobre o seu atrazo e quaes seriam os effeitos da concurrencia. — Razões naturaes para o mesmo atrazo. — Objecção. — Qual fosse e porque o antigo disinvolvimento da construcção naval. — Si o paiz perderá com a liberdade. — Carestia do trabalho da industria de construcção naval no Brazil : comparações. — Exorbitancia das construcções nos arsenaes do Estado, e porque. — Demonstra-se a falta de madeiras no Brazil. — Juizo sobre os remedios propostos e promulgados em favor da mesma industria. Dilemma. — Espirito regulamentador. — Impostos sobre as materias primas e queixas dos constructores. Impostos sobre a passagem de embarcações estrangeiras para propriedade brazileira. — O patriotismo verdadeiro. Politica liberal.

Meu caro amigo. — Depois de ter disinvolvido o meu pensamento acerca dos recursos maritimos do Brazil, peço-vos licença para ainda apoia-lo em algumas considerações.

O vapor é hoje o grande meio de transporte. Nas viagens de cabotagem, sobretudo, elle é indispensavel pela economia de tempo, commodidade dos passageiros e rapidez das communicações. Mas é justamente ahi que as difficuldades augmentam para nós. Faltam-nos machinistas, e raras são as nossas officinas de machinas. Vêde a bahia formosissima do Rio de Janeiro, e que deveria estar cortada de elegantes *steam-boats* em todos os sentidos, como esses bellos vasos da companhia Ferry. O privilegio, como ja dice, adormece e dá-nos por muito favor essas barcas sem aceio todas, e ronceiras algumas, que suleam as aguas da esplendida Guanabara.

E, para apontar outro exemplo, quereis ver o que é o monopolio ? Estudai a companhia brazileira de paquetes, que recebe do

Estado *mil e oito contos* por anno. O serviço ahi caminha sempre mal. O anno passado deixou-se partir para o sul, tendo um rombo fechado com parede de cal e barro, o vapor *Brazil;* no começo deste segue para o norte o *Princeza de Joinville*, cujo estado nem lhe permittia conduzir passageiros. São factos, meu amigo; e, ainda que muitos queixem-se das gerencias da companhia, eu queixar-me-hei desse maldito privilegio, que faz dormir as industrias protegidas á custa do povo, emquanto a concurrencia havia de anima-las e força-las á uma actividade incessante.

Ha outro argumento contra o nosso pretendido poder maritimo. Dous quintos seguramente dos individuos da marinha mercante brazileira são escravos. Ora, os escravos não podem servir nos navios de guerra. Elles não formão os viveiros para o serviço do estado, que tanto se tem em vista favorecer com o privilegio. Ainda mais: na propria marinha mercante, os escravos são agentes inferiores, sem intelligencia, sem o inthusiasmo que distingue o marinheiro, porque o escravo não trabalha para si, para uma familia, ou por seu gosto. O escravo, finalmente, é incapaz de todo o aperfeiçoamento; e uma marinha que emprega escravos é incapaz de todo o progresso. Concluir-se-ha dahi que deve-se prohibir que os escravos tripulem os navios mercantes? Mas isto, na cabotagem principalmente que ja é estorvada pelo monopolio, sería, como observa o Sr. L. Paridant, decretar um novo augmento nos fretes, encarecer ainda mais todos os generos, levantar uma celeuma inaudita. Tem-se tentado, meu amigo, repellir os escravos de certos serviços, como do arsenal de marinha em 1849, da alfandega da côrte, aonde parece que voltaram de novo, e até algumas pessoas desejariam afasta-los, por meio de taxas progressivas, das cidades para o campo. São medidas philantropicas. Teem por fim facilitar emprego ao braço livre, dar um destino mais vantajoso ao seu concurrente e acostumar as classes illustradas a se desembaraçarem do prejuizo, segundo o qual o escravo é indispensavel

para tudo, tanto no campo como na cidade, tanto nas empresas particulares como nos proprios serviços do estado. Entretanto, si o quizerem desviar da cabotagem, é preciso que comecem abolindo o privilegio: si privarem a cabotagem de dous quintos dos braços que a alimentão hoje, declarem logo que ella poderá recrutar a sua marinhagem entre os estrangeiros illimitadamente e que poderá tambem ser exercida pelas bandeiras de todas as nações amigas. Do contrario, a suppressão da escravatura na marinha mercante determinaria, além de reclamações dos armadores, queixas amargas do povo, que veria subir de ponto o preço ja exagerado dos fretes, e portanto o dos generos transportados pelos navios costeiros.

Ha, sem duvida, regulamentos que embaraçam a nossa marinha; e, para não estender-me, recordar-vos-hei o que disse n'outras cartas sobre as disposições preventivas do regulamento das capitanias de portos, sobre a inscripção ou matricula, sobre a vistoria das barcas a vapor e exames de seus machinistas, e sobre outras provas exigidas dos pilotos *. São restricções á liberdade de industria, contrarias ao espirito da lei fundamental, inuteis, sem resultados praticos, e claramente vexatorias. Desejaria, sem duvida, ver abolido este systemo de embaraços, mas acredito que não é elle que explica o atrazo da marinha mercante brazileira, enervada pelo privilegio e destituida de condições proprias para florescer.

Tudo está revelando a verdade de nossa situação. E eu não escrevo, nem amigo, para obscurecel-a. A outros tem parecido mais razoavel ou mais patrictico seguir um caminho opposto. Cito-vos

---

* Cartas III, pag. 21; e XVII, pag. 204 e nota.—O aviso expedido pelo ministerio da marinha, a 13 de outubro de 1862, limitou a exigencia das cartas de piloto á navegação de longo curso, e permittiu que a capacidade dos pilotos das embarcações nacionaes com destino ao Rio da Prata, podesse ser provada por attestados das companhias de seguros, de proprietarios ou consignatarios de navios mercantes.

um exemplo, que repete-se todos os dias: Uma pessoa distincta, o Sr. Souza Martins, como deputado, fundamentou na sessão de 1846 um projecto com que pretendia levantar a nossa navegação do abatimento em que jaz prostrada. A' pagina 2ª da memoria que precede o projecto, o seu nobre autor dizia: « Si não podemos competir com as nações estrangeiras na industria da navegação, é porque as nossas construcções são mais caras do que as de nenhum outro paiz, e os nossos navios são navegados com maiores despezas do que os das outras nações ». Admira que destas premissas o nobre deputado tirasse como consequencia a necessidade de se crearem direitos differenciaes contra o pavilhão estrangeiro, premios e vantagens ao nacional, de que tratarei depois. Ve-se bem que o autor pertencia á escola, então dominante, que repellia os productos estrangeiros por meio da tarifa de 1844, para crear no Brazil a industria manufactureira que, entretanto, ainda não dignou-se nascer.

A questão do poder maritimo do Brasil, em que estou insistindo, liga-se estreitamente ao exame do estado da construcção naval Ser potencia maritima e não possuir carpinteiros, calafates, constructores e estaleiros, não é hypothese admissivel, desde que o mundo é mundo, desde os tempos de Tyro e do Pireu. A razão é simples: não que deva qualquer povo viver so de seus recursos e não depender de auxilio estranho, mas porque o estaleiro e a marinha acham-se tão estreitamente ligados, como em nossos engenhos de assucar a plantação da canna, processo agricola, e o fabrico do seu producto, processo manufactureiro. Portanto, as difficuldades naturaes ou legislativas, que se oppuzerem ao disinvolvimento da construcção naval, são outras tantas causas, reaes ou artificiaes, de nosso atrazo maritimo.

Em primeiro logar, eu sustento que nada concorre tanto para entorpecer uma industria qualquer como o favor mortifero de um privilegio concedido aos consumidores de seus productos. Dizer á

marinha nacional, quasi toda costeira, e que raras vezes emprehende viagem de longo curso, afóra as do Rio do Prata; dizer a essa marinha: « Ahi tendes o privilegio da cabotagem, para que vos sustenteis e floreçais », é o mesmo que dizer-lhe: « Dormi a somno solto; ninguem compete comvosco; não empregueis senão escravos, marinheiros bisonhos, mestres ignorantes, armamento pessimo, navios gastos e podres ». Dahi vem que os apparelhos e as embarcações raras vezes se concertam, raras vezes renovam-se. « Barcos velhos fazem concurrencia a barcos velhos, dizia o profundo observador M. de Almeida, pois ninguem teme que venham os novos d'onde era facil que viessem. » E, portanto, accrescento com o mesmo jornalista, « ahi estão os estaleiros quietos e silenciosos: o machado do constructor descançou, desde que o navio velho e podre, coberto com a bandeira nacional, não teme a competencia do navio novo e seguro que venha do estrangeiro offerecer melhores garantias ao transporte ». Evidentemente, pois, realiza-se aqui a lei divina da solidariedade de todos os interesses: o privilegio, que anniquila a nossa marinha mercante, é justamente o que empobrece e embaraça a industria auxiliar da construcção naval. Si, ao contrario, o estrangeiro viesse com o seu navio cruzar em nossas costas, ahi veriamos levantar-se como por encanto um sem numero de officinas navaes, depositos de velame, de madeiras, de ferro para a construcção, etc. Tudo neste mundo está ligado, meu amigo, e vós não suffocareis um ramo qualquer do trabalho humano sem que todos os outros se queixem do mesmo mal. Levantai a mão oppressora, deixai que os pulmões se dilatem, que o ar livre seja bebido abundantemente, e o sangue impetuoso de uma actividade desconhecida e fecundissima circulará nas veias do corpo social transformado. Assim o quiz Aquelle que prendeu todos os seres pelo fio mysterioso de sua sabedoria.

Talvez o contrario de que ácima levo dito seja a verdade *prática* para alguns espiritos positivos. Elles teem visto o privilegio im-

perar desde que nasceram; habituaram-se a elle, e parece-lhes que sem isso não ha constructor brasileiro que possa viver. Sem duvida, é muito natural que a pouco e pouco os nossos estabelecimentos navaes se vão povoando de estrangeiros. Nem perdemos com isto: os brasileiros teem mais em que empregar-se, e são realmente muito poucos para a sua grande profissão de proprietarios da terra, que os inglezes tão propriamente qualificam por esta palavra nobre: *land lords*. Entretanto, descancem os nossos estadistas. Si não ha medo de ver os estrangeiros assenhoreando o commercio a retalho, exercendo todos os ramos de negocio, fundando quaesquer manufacturas, fabricas e fundições, muito menos se deve temer que elles explorem um dia em grande parte a construcção naval. Mas uma cousa é inevitavel: a sua presença animará a vida dos peqnenos portos, e os seus estaleiros serão o centro de muitos operarios nacionaes que, á falta de trabalho, ja abandonaram o machado e a enchó.

Reconhecendo que o privilegio da cabotagem concorre muito para o desfallecimento dos estaleiros, e que portanto são os chefes e os operarios dos estabelecimentos desta natureza os mais interessados no triumpho da liberdade, eu pretendo ainda mostrar que, exista ou não esse monopolio nacional, será sempre inevitavel a nossa inferioridade na industria de construcção naval. A primeira razão é manifesta. Essa industria é da ordem daquellas cujos productos não avultam pela quantidade, mas excedem aos de outra qualquer pelos valores que representam. Um estaleiro é a officina mais complicada que eu conheço. Os officios ahi multiplicam-se. O navio é o resultado do concurso de muitas industrias, mesmo quando o seu motor é simplesmente a vela. Assim, a construcção naval so prospera nos paizes em que a navegação está muito adiantada ou emprega grande numero de embarcações, de forma que as officinas possam contar com um largo consumo capaz de remunerar os enormes avanços que essa indus-

tria exige. Pelo mesmo motivo, acontece que os estaleiros desses paizes tornam-se, por assim dizer, estaleiros do mundo: seu trabalho é mais barato, porisso mesmo que é mais activo, e todos estimam comprar barato. O Brazil, meu amigo, não tem vasta navegação, nem a terá tão cedo: logo, não são possiveis aqui vastos e bons estaleiros. Por outro lado, ainda quando venhamos a ter maior actividade nos transportes costeiros e no trafego dos nossos magestosos rios, muitos armadores preferirão encommendar vapores e barcos aos constructores dos Estados-Unidos ou de Inglaterra, a construi-los em nossos portos, aonde será difficil obte-los melhores e menos dispendiosos do que naquelles dous verdadeiros arsenaes do mundo. E os factos de certo modo ja provam em meu favor. Ouvi dizer que as lindas e excellentes barcas da companhia Ferry, construidas em New-York, acham-se por um terço menos do que custariam aqui, não se levando em conta certos apparelhos, certos *improvements*, certos arranjos interiores, commodidades e delicadezas de mão d'obra, que nunca se obteriam nesta côrte. Allego um facto recente, deixando outros muito conhecidos das companhias Pernambucana, Brasileira de Paquetes e do Amazonas.

Algumas pessoas, porém, formam do estado da construcção naval no Brasil uma idea differente, e que muito lisongea a vaidade nacional. O autor dos artigos sobre a recente exposição insertos no JORNAL DO COMMERCIO não duvidou escrever a esse respeito as seguintes palavras: « O navio deve ser para o Brazil uma das primeiras, uma das mais importantes forças. A elle póde-se dizer que deve o Brazil a sua existencia, e dever-lhe-ha a sua grandeza, a sua força. A extensão das suas costas, a immensidade dos seus rios, os mais consideraveis e mais bellos do mundo, dão entre nós o primeiro lugar á navegação, e a construcção naval deve vir a ser o ramo capital da nossa industria. Por uma coincidencia providencial a natureza dotou o nosso paiz de madeiras de

construcção iguaes, sinão superiores ás da Europa e dos Estados-Unidos. O que nos falta, pois? Não é por certo habeis constructores. » Eis ahi o argumento: temos madeiras, temos constructores, temos um grande mar, temos innumeros rios navegaveis, E eu digo: o mar ahi está, os rios existem, mas falta o genio maritimo, e faltam os constructores cuja existencia affirmais, e faltam até as madeiras... Faltam madeiras? peguntar-me-eis vós, espantado desta heresia. Sim meu amigo, faltam madeiras, porque vale tanto possuil-as nas florestas dos nossos desertos, sem braços para tiral-as, sem recursos para transportal-as, como si existissem nas margens do Mississipi ou nos confins da Russia. Permittindo-me que reserve este ponto especial para a proxima carta, attendei que é inexacto affirmar que tenhamos constructores habeis, só porque ha dous ou tres nos arsenaes do estado, que ao mesmo tempo dirigem o trabalho de algumas officinas particulares.

Conheço que estou atacando um dos muitos prejuizos europeus do nosso povo e até de seus estadistas. Muitos delles recordam-se ainda, com lagrimas nos olhos saudosos, desse tempo venturoso, *temporis acti*, em que se via em cada portinho do littoral, á margem de cada rio, um pequeno estaleiro, duas ou tres sumacas em obra, alguns carpinteiros, alguns calafates e muita madeira tirada das matas visinhas. Não contesto o facto; mas havia uma causa poderosa para essa tal ou qual actividade. As leis portuguezas não permittiam a navegação para o Brazil, e no Brazil, a embarcações que não fossem fabricadas na metropole ou na colonia. E, ainda depois da abertura dos nossos portos, os alvarás, que por vezes citei, de 4 de fevereiro e 19 de novembro de 1811, exigiam que fossem construidos nos estados portuguezes todos os navios da cabotagem. Estas leis, pois, favoreciam a construcção de barcaças, hiates, sumacas, e canoas em nossas angras, enseadas, bahias e barras. Desde, porém, que reconheceu-se a desvantagem dessa restricção, que affligia a cabotagem impondo-lhe o preço

elevado e a má qualidade das construcções nacionaes; desde que permittimos a acquisição de navios estrangeiros, era consequente que os antigos pequenos estaleiros fossem amortecendo a pouco e pouco, subsistindo apenas, ou fundando-se alguns estabelecimentos mais vastos, para reparos ou para construcções, em logares aonde tal industria offerecesse grandes vantagens, como é a corte. E com isso perdeu o paiz? Sim, perdeu muito, responderão aquelles que vivem a sonhar com as caravellas das Indias e com os galeões do Brazil. Não, tres vezes não, affirmo eu, emquanto me não convencerem de que não é preferivel a barateza á carestia, o navio construido em Liverpool ou New-York ao barco ronceiro arranjado em Campos ou em Porto-Seguro, a commodidade á difficuldade, uma ordem *natural*, em que a lavoura é a nossa verdadeira industria, a uma situação *artificial* em que o brazileiro pretenda ser tudo, menos agricultor.

Insistirei nas causas de nossa inferioridade maritima reforçando algumas das considerações expostas ácerca da construcção naval.

Dice que essa industria incontra no Brazil um grande embaraço: a carestia dos seus productos. Ora, este é um facto averiguado. Nem todos os paizes teem a fortuna de construir barato. A Russia, a Suecia, a Noruega, a Dinamarca e todas as potencias anseaticas fabricam os seus navios por um preço inferior aos de Inglaterra e aos dos Estados-Unidos, e muito mais aos de França. O Brazil, porém, acha-se abaixo de todos esses paizes, ainda mesmo da França, aonde, antes dos ultimos tratados commerciaes, pesavam sobre algumas das materias primas estrangeiras fortes direitos. Perante informações dadas pelos consules ao governo, e esclarecimentos que recolhêra, o Sr. Souza Martins asseverava que o custo de nossa construcção era, em 1846, por tonelada, 70$ ou 80$ mais caro do que o de outras nações que navegam para o Brazil. Um navio, accrescentava, de 100 a 200 toneladas regula de 160$ a 180$ por tonelada brazileira, ou 225$ pela medida ingleza. E quando mesmo

se apontassem alguns construidos por 186$ (medida ingleza) em Campos e nas provincias, o Sr. Souza Martins acreditava que eram factos accidentaes. Entretanto, em Dantzick, no Baltico, a tonelada regulava por 80$, na Inglaterra por 92$ a 110$, na America do Norte por 110$, na Hollanda por este mesmo preço geralmente, em Hamburgo por 130$, na Belgica por 153$, e talvez pela mesma quantia em França *. Temos, pois, que, em relação a alguns portos do Baltico, a nossa tonelada custava quasi o *triplo*; em relação á Inglaterra, aos Estados-Unidos e á Hollanda, alguma cousa mais do *duplo;* e, finalmente, em relação á propria França, aonde a construcção era caríssima, ainda assim a nossa tonelada custava mais cerca de *metade*.— Esses dados são de 1846; tenho á vista outros prestados, em 1852, a uma commissão do governo, pelo arsenal de marinha da côrte e pelo estabelecimento da Ponta da Arêa. Um brigue de 275 toneladas deveria custar 138$222 por tonelada brazileira, proximamente, ou cerca de 174$ pela medida ingleza **.

---

* Esses dados differem das informações da *Revue des deux mondes* de 15 de setembro de 1862, a proposito do inquerito sobre a marinha mercante ordenado pelo ministro do commercio, Mr. Rouher; mas todos levam ás mesmas conclusões acerca de nossa inferioridade. Diz o artigo da mesma revista: « Um navio construido em França em boas condições, de « 400 a 500 toneladas, fica por 400 a 500 francos a tonelada (cerca de « 133$ a 166$).... A existencia média de um navio desse preço não ex- « cede de doze annos.— Na Inglaterra, accrescenta, os navios para treze « annos de primeira classe, pagam-se na rasão de 437 francos por tone- « lada (146$); para dez annos, 312 francos e 50 centimos (104$), e para « oito annos, 262 francos (87$). O Canadá fornece a Inglaterra navios « pouco duradouros, porém ainda menos caros do que os da ultima classe « construidos na metropole.— Na America do Norte, nos estaleiros de « Boston, de Baltimore, de New-York e do Delaware, obteem-se por pre- « ços inferiores 25 a 30 por 100 aos de França e Inglaterra (exceptuando « o Canadá) navios de média e grande capacidade proprios para longo- « curso.— Na Dinamarca, na Prussia, na Russia, constróem-se de pinho « do paiz, cuja rigidez e duração são afamadas, navios que, sem forro de « metal, não custam mais de 130 a 140 francos por tonelada (43$ a 47$). » (Pag. 302 e 303).

** Relatorio da commissão encarregada da revisão da tarifa (pelo Sr. conselheiro Ferraz); 1853, pag. 320.

Vê-se que entre os dados dos doue annos ha uma differença de 60$. Acreditando que estes ultimos não estejam muito aquem da verdade, ainda assim vê-se que o nosso preço é mais caro do que o mais elevado dos paizes referidos. Creio que, actualmente, nossas circumstancias não são mais lisongeiras, e por ventura aggravaram-se com a alça geral de todos os salarios, de todos os productos e de todos os commodos da vida.

Si os documentos do ministerio da marinha fossem explicitos, como convinha, eu estimaria poder mostrar por seus proprios algarismos que, no Brazil, ao menos as construcções do Estado custam muito mais caro do que as de nenhum outro paiz do mundo. E a prova é que o governo, desde o ministerio do Sr. conselheiro Zacharias, e sobretudo no do Sr. conselheiro Saraiva, tomou o conselho de mandar construir na Europa muitos navios. Objectam os nossos almirantes e o cortejo de funccionarios do arsenal que esses navios não provaram bem. A culpa é dos constructores com quem contractaram os nossos agentes, a culpa é destes mesmos agentes que não tinham conhecimentos especiaes ou não cumpriram o seu dever. Mas não digam que nós construimos melhor do que os inglezes. Tornando ao que dizia, sinto com effeito não poder argumentar com informações minuciosas acerca das despezas e custo definitivo das obras de nossos arsenaes. Entretanto, ponho debaixo de vossos olhos a seguinte revelação publicada ha poucos dias (por grande obsequio, sem duvida) na folha official: O arsenal de marinha da côrte (que, segundo o ultimo orçamento impresso, tem, so na officina de construcção naval, 590 operarios, que vencem mais de 300:000$ annualmente) apenas póde construir de 1852 para cá, isto é, dentro de 10 annos, o pequeno vapor *Ypiranga*, o brigue-escuna *Tonelero* e a corveta *Nitheroy*, que ainda não cahiu ao mar e acha-se desde 1857 no estaleiro.—Compare-se esse esforço titanico com a despeza do pessoal de uma so das officinas, avalie-se o gasto correspondente de materia prima, imagine-se o

preço porque fica ao estado, isto é, á bolsa do povo, cada uma dessas aves de Neptuno, como agora se chama, e ajunte-se a consideração insignificante de que um navio de guerra tão barato não dura no Brazil mais do que o terço do tempo porque elles se conservam na Europa.

E, quando existiam cancros desse genero, é so agora que o governo começa a fallar em economia!

Alleguei o exemplo das construcções do Estado para mostrar que o serviço particular não será barato n'um paiz em que o público é demasiadamente caro.

Mas não é so a falta de operarios, o custo da mão de obra, que eleva entre nós o preço da construcção naval. As materias primas ou são importadas e pagam direitos, ou são indigenas e por isso mesmo caras. A madeira, sobretudo, é muito dispendiosa. Não trato do pinho em pranchões e em antenas que nos vem do estrangeiro, trato sómente daquella com que fabrica-se o casco. Outr'ora tinhamos em abundancia a peroba de Campos, a sicupira, o potumujú, o angelim da Bahia e das Alagoas. Hoje, o incendio que destróe, ou o machado que derruba sem renovar, estragaram essas matas seculares ou as deixaram tão distantes do littoral que as despezas do córte e transporte avultam cada vez mais. E' um facto; e, apezar de todas as lamentações que o assumpto inspira ainda ás pessoas menos sentimentalistas, é um facto para que não enxergo remedio. Tirar madeiras de Santa Cruz em Porto-Seguro; das cabeceiras do Jequiá, em S. Miguel nas Alagôas; do lago Juparanã no Rio-Doce, ou das florestas de Campos, é empresa que só a prodigalidade de nossos ministros realiza, quando é facil comprar um navio de ferro ou mesmo de excellente madeira construido em qualquer dos portos das potencias navaes.

Poderiamos, é verdade, obter as melhores madeiras do mundo, si a politica internacional brazileira comprehendesse as vantagens de todo o genero resultantes da abertura do Amazonas ao commer-

cio do mundo. Conhecem todos que ali se pesca o grosso madeiro, arrastado como um cetáceo pela impetuosidade das correntes do rio. Mas isso não constitue uma industria real dos povos daquellas regiões. Faltam ali os braços, e so o estrangeiro poderia utilisar-se de mais essa riqueza natural. Entretanto, o Amazonas permanece fechado, e o proprio arsenal de marinha estabelecido em Belém tem por vezes parado o trabalho por falta de madeiras!

Para remover inconvenientes desta natureza, incontestavelmente vergonhosos, os estadistas da marinha andam a excogitar algum remedio efficaz. A incognita, porém, parece difficil. Fizeram a experiencia de córtes por conta do estado, e dirigidos por officiaes da armada, na provincia do Pará: o mallogro foi tal, porém, que essas sinecuras foram supprimidas, e, felizmente, ainda não poderam resuscitar.

Entretanto, o recurso era posto em pratica so a bem dos arsenaes publicos. Mas, como attender ás exigencias dos estaleiros particulares? O Sr. Souza Martins lembrou um meio, que lhe parecia efficacissimo: o de prohibirem-se cortes nas matas vizinhas aos portos e rios navegaveis, isto é, naquellas justamente que offerecem commodidade ao transporte e possibilidade de exploração!

E, depois, não tem-se por varios modos insaiado os meios de preservar as matas de madeiras de construcção? O que fizerão os seus antigos juizes conservadores com escrivães e meirinhos? Commettiam quanta exacção era possivel, invadiam a propriedade particular, indagavam dos proprios páos empregados nas construcções civis da lavoura; emfim, desacreditaram-se e foram abolidos. O que fazem os juizes de paz que os substituiram nessa parte, as camaras municipaes, e os proprios actuaes juizes corregedores? Nada fazem e nada podem. Dever-se-ha, porisso, instituir, como ja propoz-se, um corpo de guardas das matas do imperio, outra legião de empregados como essa da repartição das terras? São utopias vãs e

que servem somente para dar a medida do espirito pratico que tanto affecta o nosso governo.

Em ultima analyse, não faltam, é certo, matas ao Brazil, como lhe não faltam minas de ferro e carvão de pedra; carece, porém, do melhor, na linguagem do povo, carece de recursos para utilisar umas e outras: e isto é, por ora, tanto como não possuir taes bens da fortuna. Quando a população condensar-se, quando a agricultura estiver mais abastecida, a exploração das matas e de outras riquezas naturaes do paiz começará a disinvolver-se. Teremos então madeiras a bom preço: por agora contentemo-nos de compral-as ao europeu e ao nosso vizinho americano, ou lhes encommendemos os navios de que precisarmos. E' outro conselho de *bom-senso*.

Creio, meu amigo, ter assignalado as circumstancias que oppõem-se ao disinvolvimento da industria de construcção naval no Brazil, e que, portanto, impedem o nosso progresso maritimo.

Estas circumstancias teem sido confessadas por todos. Dahi resultam tentativas para acudir á industria que luta com difficuldades naturaes, concedendo-se-lhe premios e outros favores do thesouro nacional. A lei do orçamento de 18 de setembro de 1845, no art. 36, estabeleceu o premio de 10$ por tonelada * ao proprietario brazileiro de todo o navio de 200 toneladas para cima, construido nos estaleiros nacionaes. A ordem de 25 de junho de 1846

---

* A lei requeria, além de outras condições, que o navio tivesse *dous terços* de marinhagem brazileira. Por disposições anteriores, como ja vimos, um dos requisitos da nacionalidade é possuir o navio tres quartos de brazileiros na tripulação. Mas a lei, de que acima trato, não occupa-se da nacionalidade e sim dos casos em que tem logar a concessão do premio de construcção. Eis o seu texto: « Ao proprietario brazileiro de todo o navio que d'ora em diante fôr construido, armado e esquipado nos estaleiros nacionaes, cuja arqueação chegue ou exceda a 200 toneladas, sendo o capitão, piloto, contramestre e *dous terços* da marinhagem brasileiros, será abonada a quantia de 10$ por tonelada, por indemnização dos direitos sobre as materias estrangeiras empregadas na sua construcção e armamento. » Art. 36 da lei cit. de 18 de setembro de 1845.

regulou a concessão do premio. O favor de 10$ não bastava, e o Sr. Souza Martins opinava que, para tornar-se efficaz, fosse elevado a 50 ou 60$, quantia que representava a differença entre os preços extremos da construcção nacional e da estrangeira. Mas o mesmo deputado intendia que, ainda assim, o sacrificio do thesouro tornar-se-hia inutil se não se creassem os direitos differenciaes, que um decreto do governo (do 1° de outubro de 1847) chegou a estabelecer e que foram depois revogados *. — Basta enumerar essas medidas protectoras para reconhecer o espirito communista das primeiras, e a idea restrictiva e odiosa das segundas. Si o estado pagar a cada constructor nacional 50$ ou 60$ por tonelada, elle terá concorrido com a quarta parte das despezas: não ha socialismo mais claro. Si obrigarmos, como fez o decreto citado, a mais um terço das taxas de ancoragem e dos direitos da alfandega os navios estrangeiros e particularmente aquelles que servem de intermediarios (o pavilhão terceiro, na phrase consagrada), repelliremos de nossos portos, com manifesto prejuizo *nosso*, grande numero de embarcações que hoje competem com as de Inglaterra, França, Estados-Unidos, etc. A carreira proteccionista que o governo incetava por meio de taes medidas, ou era inefficaz ou tornava-se vexatoria, dilemma que oppõe-se a todo o systema restrictivo que andamos copiando da antiga legislação de França.

O espirito regulamentador, porém, não parava nisso. Outros vexames impozeram-se á liberdade. O regulamento das capitanias de portos, de 19 de maio de 1845, entre varias medidas restrictivas (e estereis, como os factos estão provando depois de quasi 17 annos), obrigava qualquer particular, que mandasse construir embarcação de coberta, a apresentar o plano ao arsenal de marinha ou aos capitães de portos, para ajuizarem das respectivas condições nauticas. O codigo do commercio, art. 459, comquanto reco-

* V. a CARTA XIV, pag. 163.

nheça ser livre a cada qual construir pela fórma e modo que parecer-lhe, declara que nenhuma embarcação poderá apparelhar-se sem que uma vistoria a tenha declarado navegavel. Sem o auto original da vistoria, o tribunal do commercio não poderá registrar o navio. Tal é o espirito regulamentador que, favorecendo com premios por um lado, exige por outro exames, provas e despezas, que servem so para alargar as faculdades e a ingerencia do governo, debilitando a responsabilidade individual, base unica da industria. E' um systema esse deploravel moral e economicamente, e que apoia-se em um principio, que é a sua mesma condemnação: a omnisciencia e infallibilidade da entidade abstracta—governo, a ignorancia e imprevidencia do interesse particular.

Os constructores nacionaes, porém, queixam-se, e com toda a justiça, a meu ver, de que, longe de serem favorecidos, são esmagados pelo imposto. Insistem nos altos direitos que pagam as materias primas de sua industria, para explicarem o atrazo della; e, comquanto eu entenda que este é alimentado tambem por outras causas mais profundas como ja dice, sou o primeiro a confessar que elle é aggravado pelas taxas da tarifa das alfandegas. Ha uma perfeita contradicção, ha um verdadeiro circulo vicioso em conceder premios por uma parte e carregar impostos por outra. A segunda medida nullifica a primeira, mas o seu peso excede da importancia dos favores desta. A maioria dos objectos sobre que trabalham as officinas de construcção, calafates, ferreiros, poleeiros, de apparelhos e de vélas, é importada do estrangeiro. Os principaes desses artigos são, como todos sabem, pregos e cavilhas de ferro ou de cobre, ancoras, amarras, cabos, mastros e vergas, lona, cobre para forro, taboado de pinho, bronzes para arranjos internos, etc. Pelas tarifas de 1854 e de 1857 as taxas de consumo sobre essas mercadorias regulavam de 25 a 30 %; a tarifa em em vigor, porém, elevou-as a direitos todos na rasão de 30 %, excepto quanto ao cobre em chapas, que paga 20 %. Uma com-

missão do governo calculou que cerca de um quinto do valor do navio construido no Brazil é absorvido pelo imposto percebido na importação da materia prima *. Ora, por outro lado, esses direitos não avultam muito em nossa receita, e pode-se calcular que não excedam hoje de 500:000$, pois que não passariam de 240:000$ em 1845, segundo informações dadas ao Sr. Souza Martins pela alfandega da côrte. Portanto, um meio razoavel, legitimo e efficaz de minorar as difficuldades com que luta a nossa industria de construcção, é o de se abaixarem as taxas sobre suas materias primas, aspiração que egualmente existia em França e que, parece-me, triumphou de algum modo no ultimo tratado de commercio com Inglaterra **. Entretanto, a navegação nacional ou a de cabotagem particularmente não aproveitaria muito com a baixa de direitos, e mesmo com a admissão livre dos artigos da industria de construcção. E o motivo é claro. Esses direitos representam um quinto do preço do navio construido, mas este é duas vezes mais caro nos estaleiros do Brazil do que fabricado em Inglaterra, por exemplo, como já fica dito.

Para favorecer claramente os transportes nacionaes costeiros não

---

* Relatorio citado, pag. 322.

** Em França repetem-se agora perante o conselho superior do commercio identicas representações, como póde-se ver do artigo da revista citada acima. « Alguns mais ousados, como os presidentes dos tribunaes « do commercio de Marselha e Bordeaux, requerem (diz a revista), como « preparativo para a livre concurrencia, a admissão em franquia de todos « os objectos e materias que servem para a construcção e armamento dos « navios, a faculdade de nacionalisar (*franciser*) gratuitamente os navios « comprados a estrangeiro, e, mediante trez ou quatro annos passados « sob este regimen transitorio, elles não duvidariam adherir ao principio « da perfeita egualdade dos pavilhões. » (Pag. 327.) — Vê-se d'aqui a irradiação das verdadeiras doctrinas economicas e a sua influencia hoje no mundo official de França, fructos da generosa propaganda de Frederico Bastiat. Era justamente a modificação das tarifas n'aquelle sentido que este escriptor se esforçava de balde por demonstrar aos conselhos geraes em 1846. (V. obras de Bastiat, vol. 1.°; e *passim*.)

bastaria abaixar ou eliminar as taxas de artigos para reparos, fornecimentos navaes e armamentos; creio que seria tambem preciso revogar os direitos existentes sobre a venda e acquisição de embarcações estrangeiras. Uma tarifa baseada sobre estes principios terá como resultado definitivo promover a encommenda de navios aos constructores inglezes, americanos ou outros, e, ao mesmo tempo, disinvolver os nossos estaleiros de reparos e concertos, e os estabelecimentos de velame e artigos de apparelho, com dupla vantagem para a marinha mercante do Brazil e a dos povos que frequentam os nossos portos. Os direitos de que estou tratando são, com effeito, elevados. Desde o alvará de 20 de outubro de 1812, confirmado pelo regulamento de 30 de maio de 1836, art. 84, e regulamento das alfandegas, art. 671, cobram-se 5 °[0 de meia siza sobre o preço das vendas de embarcações nacionaes de qualquer lote, excepto as jangadas e barcos de pescaria. A lei de 15 de novembro de 1831, art. 51, § 11, creou o direito de 15 °[0 sobre as embarcações estrangeiras que passarem a brasileiras; e delle so foram exceptuados os barcos de vapor pertencentes a companhias autorisadas, segundo a lei de 22 de novembro de 1843, art. 27, e o regulamento das alfandegas, art. 674. Finalmente, as embarcações miudas pagam 30 °[0 de direitos de consumo, que a tarifa em vigor limitou a 10 °[0, quando construidas de ferro.

A theoria da liberdade de commercio é o fundo do meu pensamento. Quando reclamo o resgate do privilegio de cabotagem, ou a livre importação das embarcações estrangeiras, tenho em vistas o disinvolvimento de nossas relações com o mundo, a facilidade dos meios de transporte, o bem-estar do nosso povo. Quando peço que se não vexem com direitos e impostos as industria, que mais ou menos vivem no paiz, não exijo uma protecção, uma restricção; peço justiça, que é a base mesma do meu systema.

Mas dir-se-ha ainda, meu amigo, depois das explicações consignadas nas cartas precedentes, que esse systema leva ao enfraque-

cimento do paiz, que elle importa o mesmo que decepar algumas de suas faculdades, que, emfim, isso é desguarnece-lo e dar provas de pouco patriotismo?

Meu patriotismo, senhor, nada tem de feroz, nem de japonez. Meu patriotismo consiste em estudar os meios de felicitar o povo, de dar-lhe o pão barato, de tornar-lhe a vida commoda, de fornecer-lhe os meios de evitar a miseria, de derramar, emfim, a abundancia pelos campos e pelas cidades, e, com a abundancia, o contentamento, a instrucção, a piedade e os bons costumes. E, si o meu fim é nobre, podem ser illegitimos os meios que consistem em dizer ao estrangeiro: « Nós dar-vos-hemos aquillo que plantamos, o nosso café, o nosso assucar, o nosso algodão, em summa os productos de nossa verdadeira industria, os productos que superabundam entre nós: vós, estrangeiros, fornecer-nos-eis tecidos, cereaes, ferro, carvão, livros, professores, marinheiros, navios, em summa tudo quanto nos falta e vós tendes de sobra »?

Esta é a politica simples, a politica dos tempos patriarchaes, a politica evangelica.

E' ella que congrega os povos, que os associa, que os approxima, que os torna solidarios. A outra politica isola, conspira, agita, devasta, separa e intriga.

A primeira aconselha a paz. A segunda acende as guerras.

A primeira não receia invasões repentinas; liga a França e a Inglaterra, cousa incrivel!, e deixa os Estados-Unidos resolverem por si mesmos uma questão que é sua. A segunda gerou as lutas do primeiro imperio, promoveu a santa-alliança, inflammou a discordia americana e tem causado todas as desordens do seculo presente.

Uma é a prática da lei divina. A outra é um calculo egoista, que traduz-se na impotencia e no isolamento de cada qual e na pobreza geral.

Póde alguem receiar-se de que nos faltem marinheiros, admittida a liberdade de cabotagem? de que, assim, commettamos a imprevidencia do leão da fabula que, por amores, consentiu em que se lhe cortassem primeiro as garras e se lhe tirassem os dentes? Mas eu não cançar-me-hei de perguntar a esses qual tem sido o nosso progresso maritimo, qual é a nossa força naval, á sombra de um privilegio tão antigo como o Brazil?

Depois, para os nossos visinhos temos e teremos sempre força de mais: contra os americanos ou os europeus é que nunca haviamos de ter força bastante. E, pergunto, qual potencia póde impunemente tocar em nossa existencia ou em nossa integridade, sem que no mesmo instante e pelo mesmo facto fira os interesses de alguma das grandes potencias do mundo?

Toda a nossa verdadeira força está ahi, e nas sympathias que soubermos inspirar ao mundo civilisado por nossas instituições liberaes, por nosso juizo, por nossa perseverança no trabalho pacifico e por nossa franqueza para com os filhos de todos os pontos do globo.

Paremos aqui. Nas proximas cartas dirá quanto baste para encerrar a discussão em que está empenhado vosso amigo, o

SOLITARIO.

Março, 9.

CARTA XX.

SYNOPSE:—Outras causas da exageração dos fretes.—Numero de homens da tripulação em navios brazileiros e estrangeiros comparados.—Soldadas.—Desproporção entre os fretes da cabotagem e os das viagens de longo curso. Diversos factos.—Baixa nos fretes depois do decreto de 28 de setembro de 1859.—Si a exageração é devida a outras causas. Taxas e direitos sobre a navegação.—Parallelo.

Cabe-me agora expor outros motivos por que a cabotagem privilegiada traduz-se em um verdadeiro vexame para o povo. Si o Brazil não possue condições maritimas, o monopolio nacional da navegação costeira não póde deixar de ser onerosissimo. E é o que os factos estão mostrando diariamente.

Vimos qne o preço de nossa construcção, isto é, que o casco e os apparelhos são muito mais caros no imperio do que em diversas potencias maritimas. Ora, isto bastaria para explicar o preço elevado dos fretes da cabotagem, si todas as embarcações fossem construidas no paiz, ou so reparadas nelle.

Ha, porém, outras rasões. Em primeiro lugar, a nossa tripulação é, em regra, muito numerosa, um terço mais do que a ingleza e dous quintos mais do que a americana. Segundo o Sr. Souza Martins, um navio de cabotagem do Rio Grande do Sul, arqueando 200 toneladas brasileiras, leva a bordo um capitão, um contramestre, 8 marinheiros e 4 moços: ao todo 14 pessoas. Os inglezes não empregariam rigorosamente mais de 10 individuos. Segundo o que teve a bondade de informar-me o Sr. L. Paridant, hoje uma embarcação estrangeira das mesmas dimensões não excederá de sete homens de tripulação, a saber: capitão, piloto, cozinheiro, tres ma-

rinheiros e um moço. Sendo brasileira, porém, admittiria 11 individuos: capitão, piloto, oito marinheiros e um noviço. Só os barcos de 60 a 80 toneladas é que entre nós limitão-se a sete homens de equipagem *.

A desproporção é manifesta; mas avulta e sobresahe na parte das soldadas. Eis aqui um parallelo que organisei em vista dos apontamentos e dados das pessoas a que tenho-me referido:

Embarcações de 150 *toneladas brasileiras.*

Estrangeira. 7 homens=Brasileira, 11 homens.

Capitão.	80$	por mez	Capitão	100$
Piloto.	32$	»	Piloto	60$
Cozinheiro.	24$	»	. . . . .	
3 marinheiros a 18$ cada um.	54$	»	8 marinheiros a 25$ cada um.	200$
Noviço.	10$	»	Noviço.	15$
Total. . . .	200$		Total. . .	375$

A differença, ainda quando o numero de individuos fosse o mesmo, seria quasi de um terço para mais contra a embarcação brazileira. Sendo os marinheiros desta escravos, o juro do capital nelles empregado e as despezas, que correm por conta do dono, correspondem ao salario do marinheiro livre.

A differença cresce ainda mais attendendo-se á diversidade na taxa dos juros, nas despezas para a conservação do casco, nas de seguro, nas de sustento da equipagem, etc.

Ao ultimo relatorio do ministerio da marinha acompanha um

---

* «Os americanos, diz a revista citada na carta precedente, não empregam mais de um marinheiro sobre 25 toneladas; os Sueccos, os Hanoveriano, os povos do Baltico e do Mar do Norte mais de um homem por 19 toneladas, a Inglaterra e a Hollanda um homem por 15 e 16 toneladas.» A marinha brasileira emprega, pelo menos, um marinheiro por 13 toneladas.

mappa, sob n. 36, o qual, posto seja pouco explicito e pareça referir-se exclusivamente aos navios brazileiros, fornece algumas confrontações entre as soldadas que se pagam ou se ajustam no Rio de Janeiro para viagens de longo-curso e de cabotagem. Segundo elle, um capitão ou mestre percebe por viagem redonda, de longo-curso, para Lisboa, 350$, que é o que se paga pelas de grande cabotogem do Rio para Pernambuco ou Rio Grande do Sul, sendo que para Porto-Alegre é mais caro, e póde subir a 375$. O mesmo capitão vence 75$ por mez nas viagens de longo-curso para Falmouth na Inglaterra; mas não percebe menos de 120$ para o Assú, no Rio-Grande do Norte, e menos de 130$ para Santa-Cruz, na Bahia! Um piloto ganha 55$ por mez nas viagens para Lisboa; mas do Rio para a Bahia percebe 60$.

São factos, meu amigo, e, estes ultimos, factos officiaes. D'onde provém a exageração das soldadas da cabotagem? Do privilegio que limita o circulo dos individuos aptos para a tripulação dos respectivos navios.

Agora apreciemos nos fretes os resultados dessas tres causas combinadas: excesso do custo do casco e apparelhos, excesso do numero de homens da equipagem, excesso do preço das soldadas e outras despezas.

Apontarei factos e somente factos. «Em novembro de 1855, es-«creve-me o Sr. Paridant, fui salvar o carregamento do navio *Ny-«verheid*, que dera á costa no Assú. O frete de Antuerpia ao Rio «de Janeiro era de 13:000 fr. (cerca de 4:500$). Salvei metade «do carregamento, e fretei em S. João da Barra o navio nacio-«nal *Pedro V* por 2:000$ para levar esta metade ao Rio de Janei-«ro.» Isto é, pagar-se-ia pelo carregamento inteiro de S. João ao Rio (dous dias de viagem talvez) quasi tanto quanto se pagou de Antuerpia para cá!—Pessoa respeitavel desta côrte pagou £ 5 (50$ proximamente) pelo frete de um carro que lhe veio de Inglaterra encaixotado no porão do navio. Cedeu-o a um amigo que retirava-

se para Pernambuco. Este, forçado a enviar o carro por um vapor da companhia brazileira, pagou 120$ pelo seu transporte. Comparem-se os algarismos, as viagens, e dê-se embora o desconto das taxas nos vapores.—Uma pipa de qualquer liquido, dizia o Dr. Manoel de Almeida, paga, de um porto do norte da Europa ou do Mediterraneo para o Brazil, de 20 a 30 shill. (10 a 15$). O mesmo peso de liquido paga, de Pernambuco para o Rio de Janeiro, de 5$ a 7$; e para o Rio-Grande, de 14 a 18$. O assucar, accrescentava, além do preço do transporte interno, paga, no transporte entre as provincias, de 200 a 600 rs. a arroba.—Referirei outro facto adduzido pelo mesmo jornalista. O governo tinha de remetter um carregamento a Pernambuco. Contractou-se ao principio um navio bremense por 1.000 patacões; mas, occorrendo que tal navio não podia fazer essa viagem privilegiada, fretou-se uma barca nacional que exigio 5.000 patacões, isto é, cinco vezes mais. Foi a repetição de factos analogos que lembrou uma das excepções do regulamento da alfandega, segundo o qual as cargas da administração publica podem-se effectuar sob qualquer pavilhão.

Concluirei estas citações com dous piriodos frisantes do mesmo Dr. Almeida: « Os empresarios de uma fabrica de tecidos de al-« godão estabelecida nesta cidade verificaram que lhes fazia mais « conta mandar vir de Inglaterra por torna-viagem a materia pri-« ma de sua industria, do que importal-a directamente das provin-« cias que a produzem. Um fardo de algodão da provincia de Per-« nambuco, por exemplo, trazido dali directamente por um barco « mercante nacional, chega mais caro ao Rio de Janeiro do que si, « levado por um navio estrangeiro a Liverpool ou Southampton, « fôr desse porto reenviado para o nosso! Si fôr possivel achar « para similhante facto outra explicação que não seja a tyrannia do « privilegio, damos a questão por vencida. »

O Sr. A. Wagner indica-me a esse respeito o seguinte: póde-se calcular que annualmente sahem dos portos do imperio em lastro

para carregar 394 navios estrangeiros, pois que em 1839 só do Rio de Janeiro sahiram 226. Estimando em 400 a tonelada de cada um, temos 157.600 toneladas, ou 11.032.000 arrobas de lastro, certamente, esses navios prefeririam, em vez de lastro, levar carga por 100 rs. a arroba. Ora, nós pagamos aos navios de cabotagem 300 rs. por arroba geralmente. Abolido o privilegio sem limitações, imagine-se qual não seria a economia dos fretes sobre os onze milhões de arrobas occupadas pelo lastro.

A mesma pessoa informa que realmente tem sido notavel a baixa nos fretes e no preço dos cereaes transportados do Rio Grande do Sul para esta côrte, por virtude do decreto de 28 de setembro ultimo.

A exageração dos fretes da cabotagem não é devida a causas differentes das que assignalei, e que todas explicam-se pelo privilegio. E, para não deixar esquecida nenhuma objecção, examinemos a que poder-se-ia deduzir das taxas que pagam os navios costeiros. Primeiramente, as taxas recahem tanto sobre esses navios como sobre os de longo curso, e depois basta indical-as para se ver que, posto sejam pesadas, não importam um grande sacrificio. Taes são:

1.° O sello dos documentos e conhecimento(200 rs.), que se cobra desde muito e foi confirmado pelo regulamento das alfandegas, art. 702, §§ 4° e 6°.

2.° Emolumentos antigamente cobrados na secretaria da marinha e que hoje se recolhem na alfandega, a saber: pelo despacho para a provincia do Rio, lancha, 4$800; sumaca, 4$640; qualquer embarcação, 4$640. Para outras provincias ou para fóra, lancha, 4$800, e as demais 6$720.

3.° Licença e arrolamento na capitania, 320 rs.; matricula da tripulação, 160 por cada pessoa.

4.° Contribuições para as casas de caridade. Existem estas desde os regulamentos de 30 de maio e 22 de junho de 1836, e acabam de ser confirmadas pelo mesmo regulamento das alfandegas, art. 698.

Ei-las : de cada pessoa de equipagem das embarcações que navegam barra fóra, para os portos do municipio e provincia do Rio, 200 rs.; idem, idem das embarcações que navegam para os outros portos do imperio ou de longo curso, 640 rs.; de cada galera ou barca, pelo casco, 6$; de cada palhabote até brigue, 4$; de cada sumaca, 2$500; de cada lancha, 1$280. Ha além disso a contribuição de 1$ em pipa e 5 rs. por duzia de garrafas de liquidos espirituosos (art. 701 do regul. cit.)

So conheço um imposto especial dos barcos do trafego : e é o creado pelo alvará de 20 de outubro de 1812, § 3°, confirmado pelo reg. de 15 de junho de 1844, arts. 27 e 28, a saber: 4$800 sobre todos os barcos que não navegam fóra das barras dos portos, que se alugam e andam a frete.

Não ha, portanto, impostos onerosos sobre a cabotagem, que aliás, desde 1852, não paga as taxas de ancoragem.

Das que acima indiquei, as que pesam mais sobre os navios costeiros, attenta a repetição de suas viagens, parecem as contribuições para as casas de caridade. Dever-se-ia, com effeito, abaixar as taxas, mormente si, abolido o privilegio, a navegação costeira crescer em actividade, como será natural. As contribuições, com effeito, produzem uma renda elevada, ao menos nesta côrte; e, perventura, excedem das despezas que o hospital respectivo faz com os marinheiros enfermos. Segundo o balanço da receita e despeza do hospital da Misericordia, no anno compromissal de 1859 —60, que tenho á vista, a verba n. 8 (pag. 8ª), que se intitula—despacho maritimo proveniente dos emolumentos de embarcações nacionaes e estrangeiras—, produziu naquelle exercicio financeiro 30:072$520, variando mensalmente entre os extremos de 2:329$160 e 3:084$520.

Permitti-me concluir estas reflexões acerca dos fretes com um parallelo.

A companhia brasileira de paquetes, a quem se concedeu o monopolio da navegação costeira de grande cabotagem entre o Pará e

Montevidéo, a vapor, é o unico meio de transporte de passageiros entre certas provincias, e particularmente entre as mais longinquas e a côrte. Pois bem: a essa companhia, favorecida duplamente pelo monopolio e pela subvenção, pagam-se, v. g., 230$ por uma viagem interminavel, que póde consumir 20 dias, do Rio de Janeiro a Belem, no Pará. Em um dos paquetes da real companhia britannica póde-se fazer rapidameute e da maneira mais commoda, em 24 dias, uma viagem transatlantica entre o Rio e Soutampton por 500$, em camarote da segunda coberta, á prôa. Ora, a compania real, posto que subvencionada, lucta com a concurrencia de innumeros navios mercantes, com a linha de clippers do Havre e ultimamente com os paquetes francezes. Entretanto, a companhia brasileira não está satisfeita, e uma nova elevação de tarifas parecer-lhe-ha talvez neste momento medida salvadora. Comparem-se as circumstancias das duas navegações, a commodidade e a segurança que offerece a transatlantica com os desarranjos e talvez os perigos tão frequentes na segunda, e que parecem tornar-se habituaes em todas as linhas de nossa navegação a vapor.

O parallelo mais interessante, porém, é o que eu desejaria fazer entre as subvenções pagas ás companhias transatlanticas e as sommas que nos custam a nossa companhia costeira e a do Amazonas. Este, porém, é um ponto muito importante, e que caberá melhor nas cartas em que eu tratar da navegação directa a vapor entre New-York e o Rio de Janeiro *, e mostrar a conveniencia de contractarmos, com a companhia que realizar esse serviço geral, o serviço especial de pequena cabotagem entre os seus grandes portos de estação e os das pequenas provincias do imperio. E' uma reforma radical a que vou propôr; mas vereis, meu amigo, que não é tão estranha como se affigura á primeira vista.

Saudação do amigo

SOLITARIO.

Março, 10.

* V. a CARTA XXIX.

CARTA XXI.

SYNOPSE:—Encara-se o privilegio por outra face. A cabotagem e as provincias.—O privilegio restringe o consumo de generos do paiz dentro do paiz. Isola as provincias.—Analyse das excepções introduzidas pelo decreto de 28 de setembro e pelo regulamento das alfandegas. Ao que reduzem-se na pratica.—Situação das provincias pequenas.—Emporios naturaes e artificiaes. Necessidade indeclinavel de se franquearem ao commercio directo muitos dos portos das provincias. O exemplo da Jamaica.—O privilegio aggrava a sorte das pequenas provincias, embora possuam portos habilitados.—Qual a verdadeira causa das queixas nas provincias.—A quem pertence a navegação costeira.—Importancia do commercio de cabotagem para os portos habilitados das pequenas provincias. Um exemplo notavel. Consequencia: supplicio para as pequenas provincias. Para ellas a liberdade da navegação costeira é a vida.—Insiste-se nas queixas das provincias e na indifferença dos governos.—Resumo das ideas capitaes das cartas precedentes. Conclusões contra o privilegio.—De quem se espera a reforma. Necessidade de uma politica firme e séria.

Meu nobre amigo.—Está-me parecendo que abusei de vossa paciencia e que tornei enfadonho o estudo curioso em que acho-me empenhado. Perdoai-me: ha questões que apoiam-se em prejuizos antigos, e para dissuadil-os não bastam dous ou tres artigos ligeiros. E' preciso insistir e tratar o assumpto por todos as faces. Tal é o privilegio da cabotagem. Mas, emfim, começo annunciando-vos que está a concluir-se a minha tarefa. Prestai-me, pois, alguns momentos mais da attenção com que me tendes honrado.

Venho encarar o privilegio por um lado que ainda não foi claramente descoberto, e que aliás é a meu ver o mais interessante.

Antes de tudo, porém, façamos uma observação. E' curioso isto: o privilegio da cabotagem faz que em algumas partes do imperio se vendam generos do imperio mais caros do que se compram no

estrangeiro. Por exemplo: a exageração dos fretes é tal que o consumo do café do sul nas provincias extremas do norte, antes de disinvolver-se a sua producção no Ceará, era limitado, e até succedeu alguma vez que dos Estados-Unidos se importasse no Pará e no Maranhão café do Rio de Janeiro! Realmente a viagem de um navio que viesse de New-York carregado de farinha para o Rio, aqui recebesse café, levasse-o aos Estados-Unidos, e, em vez de lastro, transportasse uma parte desse café ao Pará, aonde o venderia por bom preço e receberia gomma elastica, salsa ou cacáo; essa viagem triplice, digo, é mais vantajosa para o estrangeiro do que para o brasileiro fazer o seu navio seguir do Rio com café e voltar em lastro do Pará. Com effeito, as relações entre as provincias extremas do imperio são hoje difficeis, e não constituem bom negocio com a lei do monopolio costeiro. Esse monopolio, portanto, restringe o consummo de generos do paiz dentro do proprio paiz. Bastava isto para que devesse ser aniquilado. Livre o commercio das costas, o estrangeiro levaria a Pernambuco e ás demais provincias os cereaes e a carne do Rio-Grande do Sul, o café de Santos ou do Rio; e, por outra parte, augmentariam as remessas de assucar de Maceió e do Recife para o sul do imperio. Portanto, o resgate do privilegio era o meio de alargar no norte e no sul os *debouchés* dos productos das respectivas lavouras, animaria a propria agricultura brazileira, seria uma medida economica por esse lado, e politica porque promoveria as relações entre as provincias que hoje definham no isolamento.

Nem se diga que a situação é a esse respeito melhor depois do decreto de 28 de setembro ultimo. Conforme expuz na carta XIV (§ XI, parte 2ª), permitte o decreto o transporte por cabotagem de generos nacionaes ás embarcações estrangeiras: mas, primeiramente, limita a muito poucos o numero desses generos; depois exige que as embarcações tenham descarregado em um porto e, desembaraçadas, naveguem conduzindo então esses generos para

outro porto em que tenham de receber carga para fóra do imperio. A concessão, portanto, é limitada. Póde um barco estrangeiro levar ao Rio Grande do Sul fazendas, despachal-as, carregar carne para o Rio, aonde tomará café para Liverpool : mas nenhum fará o mesmo do Rio de Janeiro ou da Bahia com destino ao Maranhão ou Pará. As concessões liberaes que partem do consistorio emperrado, antiquado, sempre atrazado e sempre afrancezado, que se chama thesouro nacional, essas concessões nunca passam de meias medidas. Veja-se o decreto, que somente agora sahiu a lume, sobre exercicios findos; lê-se o relatorio e acredita-se que temos emfim uma reforma satisfatoria; mas estude-se o decreto, é um palliativo. E todos os mais não desmentem a geração. Ora, nós ja estamos fartos desses aleijões. Queremos reformas que reformem, queremos novidade, queremos justiça, queremos progresso. E havemos de conseguil-as: a questão é de tempo.

Uma reforma do privilegio so póde ser favoravel á agricultura do imperio, si fôr completa. Com effeito, segundo expuz anteriormente, o decreto de 28 de setembro e o regulamento das alfandegas permittem que, descarregando em um porto, as embarcações estrangeiras possam navegar por cabotagem, em lastro, para qualquer porto (§ X da carta cit.), ou conduzindo taes e taes generos indicados expressamente para portos em que existem alfandegas (§ XI), afim de tomarem carga *para fóra* do imperio. Esta condição é que realmente restringe e quasi nullifica o favor. Por virtude della, os portos pequenos, interiores, não habilitados ou so habilitados para o commercio de cabotagem, continuam trancados de facto para esses grandes navios de longo curso, que não podem facilmente e sempre romper as nossas barras do litoral. Na realidade, pois, o navio estrangeiro continúa a esperar que o costeiro faça, por exemplo, a viagem de Campos ou de Ubatuba á côrte, e lhe traga os productos que deve levar á Europa onerados com o preço dessa pequena viagem dispendiosissima. Quem perde, pois?

é, além de todos, o productor brasileiro, o agricultor, cujas despezas de transporte nós devêramos a todo transe diminuir, porque o misero ja soffre os enormes gastos de producção. Deduzidas essas despezas, as de commissões, de direito, etc., raro é o fazendeiro que possa contar com 3 °/₀ liquidos de seus capitaes entregues á lavoura, emquanto elle paga 16 e mais por cento de qualquer quantia que toma aos seus commissarios ou a outrem. Deste modo, o paiz arruina-se pela base e submerge-se lentamente. — E gastam-se ainda palavras em demonstrar a irresponsabilidade dos ministros pelos actos do poder moderador, ou em discutir interminaveis abstracções politicas!

No que respeita á cabotagem, o remedio é cortar o privilegio pela raiz. O estrangeiro so poderá entregar-se, com vantagem para si e para todos nós, ao commercio costeiro, quando puder emprehender as viagens nas mesmas condições que o nacional, quando houver navios estrangeiros exclusivamente da cabotagem, como ha navios brazileiros exclusivamente da cabotagem. Porque estes devem ter requisitos especiaes, condições nauticas, construcção, tripulação e arqueação particulares. Marinha costeira não é marinha de longo curso. Dir-se-ha, porém, que isso está prevenido, e que, por virtude do regulamento das alfandegas, podem de certo modo os estrangeiros carregar e descarregar aonde lhes convier? Lêa-se, porém, a exposição que fiz dos respectivos textos (carta cit. § XII). A lei faz dependentes de licença especial do ministro da fazenda (e delle so; primeiro limite) a carga e descarga de certos generos, quasi todos alimenticios. Ahi não contemplam-se o café, o fumo, os couros, etc., isto é, excluem-se os artigos que unicos poderiam alimentar a navegação do estrangeiro.

Não fui, portanto, leviano quando affirmei que as excepções não passam de artigos de lei. Para que se tornem realidades, é preciso completal-as. O que existe não vale nada. Percorrei ligeiramente as outras alterações introduzidas no privilegio: referem-se

a circumstancias extraordinarias, a casos fortuitos, a factos que não teem alcance algum para a vida ordinaria do commercio.

Esboçada assim a critica do direito actual, que aliás os homens praticos nestes negocios comprehendem admiravelmente, permitti-me agora satisfazer á promessa com que comecei esta carta, e para a qual essa critica é um prefacio.

Não basta apreciar os effeitos do privilegio em relação aos consumidores e aos agricultores em geral; é preciso ainda estudal-os em relação ás pequenas provincias, isto é, áquellas que não teem grande commercio directo com o estrangeiro.

Diversas causas, umas naturaes, outras historicas e algumas puramente regulamentares, teem concorrido, no Brazil, e em todos os paizes, para que certas cidades, certos mercados sejam verdadeiros intermediarios, entrepostos no rigor da palavra, entre as pequenas povoações do littoral, ou do interior, e o estrangeiro. As primeiras são fáceis de reconhecer: correi a carta de S. Paulo; vêde os ricos municipios de Campinas, Jundiahy, Sorocaba, Itú, Porto Feliz, etc., estendendo-se por uma zona fechada ao noroeste pela serra de Aracuára, ao sul e oeste pela de Parana-picaba, e so tendo um caminho para o littoral, o dorso do Cubatão na cordilheira maritima. Ao sopé da montanha abre-se uma bahia extensa; é o porto de Santos. E' evidente que Santos havia de ser o centro das operações commerciaes entre o estrangeiro e o interior. Digo o mesmo do valle do Mucury e certões vizinhos em relação ao porto de S. José; o mesmo de grande parte da provincia de Minas, do Rio e S. Paulo em relação á esta côrte. Direi finalmente o mesmo da cidade de Belém no Pará em relação ao valle do Amazonas. Todos esses são *emporios* naturaes. Mas causas historicas e artificiaes o constituem tambem. O direito portuguez não reconhecia o numero de portos habilitados que hoje possuimos. Por muito tempo, o Espirito Santo, por exemplo, não teve alfandega, era subsidiario do Rio de Janeiro. Paranaguá so a teve depois de destacada a

respectiva provincia. Finalmente, o ultimo regulamento das alfandegas só reconhece 19 portos habilitados sempre para o commercio estrangeiro, dos quaes tres na provincia do Rio-Grande do Sul, além do de S. José do Norte na mesma provincia algumas vezes (carta XIII). Si o numero de logares em que póde carregar e descarregar o navio estrangeiro é limitadissimo, resulta que a quasi totalidade dos municipios do imperio está obrigada a soffrer as despezas dos fretes da cabotagem, unico meio de communicação entre elles e os estrangeiros. Tomemos um exemplo: o municipio de Campos e os circumvisinhos, cuja prosperidade seria muito maior si podessem comprar e vender directamente ao estrangeiro em S. João da Barra. Crear ahi um mesa de rendas ou uma pequena alfandega, da 6ª ordem, com quatro ou cinco empregados, é um acto de justiça. Direi o mesmo de Manáos e Serpa, no Amazonas; de Santarem, Cametá e Obidos, no Pará; Alcantara, no Maranhão; Aracaty e Granja, no Ceará; Macáo, no Rio Grande do Norte; Mamanguape, na Parahyba; Goyana e Rio Formoso, em Pernambuco; Penedo ou Curuipe, e Gamella, nas Alagôas; Camamú, Belmonte ou Caravellas, e Caixoeira, na Bahia; Macahé, Itaguahy, Paraty e Mangaratiba, no Rio de Janeiro; Ubatuba e Iguape, em S. Paulo; e Laguna e S. Francisco, em Santa Catharina.

Vêdes bem que a questão do pequeno numero de portos habilitados liga-se estreitamente á do privilegio de cabotagem. Restringir o numero daquelles é sujeitar grande parte do imperio á uma exploração injusta e cruel dos entrepostos privilegiados, é tambem opprimil-a com a lei inflexivel do monopolio costeiro, é conceder á cabotagem um premio injusto e odioso.

Não dou por definitivas as indicações que acima fiz. Alguns dos portos que lembro podem ser preferidos por outros; mas acreditai-me que não ha nada mais intoleravel do que collocar grande parte de uma provincia extensa, como a Bahia, na dependencia do porto central, unico habilitado. Isso é considerar as provincias colonias

aonde o governo tem uma feitoria, a sua capital. Ha necessidade indeclinavel de introduzir ar livre, ar estrangeiro, ar da Europa e da America do Norte, por todos os poros do corpo deste grande imperio. Nada de monopolios. Fóra com este antigo systema chinez, que so permittia aos barbaros penetrarem em tres ou quatro portos do enorme imperio. As provincias, quero dizer, as partes extremas das provincias, estão isoladas do mundo, e por isso definham; é preciso communical-as, abril-as, approximal-as do estrangeiro. So o commercio directo realizará lentamente a transformação por que ellas precisam passar. Vêde como procedem os Estados-Unidos e os inglezes: os seus menores portos estão franqueados a todos os pavilhões. Attendei para este exemplo eloquente: em 1845, a formosa ilha da Jamaica tinha 14 portos livres (*free-ports*), como assevera Coquelin. Entretanto, a Jamaica possúe pouco mais de 350.000 habitantes *. E o Brazil, com 8.000.000, apenas tem 19! Nada póde ser tão positivo. Mas, apreciai as consequencias: a Jamaica prospéra quasi tanto como qualquer dos Estados-Unidos; o Brazil acha-se quasi como Portugal deixou-o, excepto em alguns dos municipios principaes das grandes provincias. Allegar-se-ha, meu amigo, que essas pequenas alfandegas acarretarão grandes despezas? E' um engano. Si quizerem enchel-as de afilhados e de vadios, não haverá pessoal bastante; mas quatro a seis homens activos em cada uma, meio-termo, bastarão. A despeza que se fizer será compensada com as rendas que accrescerem, e podem até sahir da economia resultante da suppressão de alguns empregos nas grandes alfandegas existentes, que ficarão com trabalho menor, creadas outras.—Ha, sem duvida, uma objecção mais séria: os commerciantes dos grandes portos centraes soffrerão com a abertura de outros? E' o que parece á primeira vista. Assim como os

---

* Na ilha de Cuba contam-se presentemente 15 portos habilitados. (*Dict. du Commerce e de la navigation;* v.° Havane; Guillaumain; 1862.)

commerciantes de Londres não perderam, antes ganharam, com a abertura de nossos portos em 1808, assim os do Rio, por exemplo, não perderão, ganharão, habilitando-se dous ou tres portos mais no littoral que nos fica ao norte ou ao sul: porquanto, elles hão de proceder como os inglezes, e, em vez de terem dous ou tres caixeiros mais no Rio, estabelecel-os-hão como agencia nesses novos portos. Commerciarão ahi tanto ou mais do que d'antes. Disinvolver-se-ha a prosperidade dos municipios libertados e com ella o commercio desses logares. Isso parece evidente.

Eu insisto e repito que julgo essencial uma medida dessa natureza. Em meu pensamento, parece-me de tanta importancia como a propria liberdade da cabotagem. Limitar o numero de portos francos, e sustentar o privilegio da navegação costeira, são cousas analogas, são capitulos de um mesmo systema, são ideas correlatas de uma mesma politica européa. Libertar a cabotagem seria o caminho para a consequente habilitação de certas povoações mais importantes do littoral.

Entretanto, meu amigo, confesso que em todo o caso os pequenos portos, embora habilitados para o commercio directo, não ficam isentos de receber e enviar por cabotagem para os maiores grande parte das mercadorias que importam e exportam. Ha para isto uma causa natural. E' nas grandes cidades que as operações avultam; são os seus mercadores que possuem as chaves dos segredos do negocio, que dispõem de capitaes, que podem especular, accumular depositos, aguardar as occasiões, etc. Assim, elles não importam somente as mercadorias estrangeiras necessarias para o consumo da cidade e dos municipios que lhe estão immediatamente ligados; remettem por cabotagem para portos, em que existem alfandegas, grandes quantidades dessas mercadorias. Egualmente, recebem delles não so generos nacionaes para consumo, como para venderem ao estrangeiro. Taes são, por exemplo, as relações entre o Rio e Santos. Nisto não ha que notar. Mas combinai esse facto

natural com o outro artificial, que co-existe com elle, o privilegio da cabotagem. Estudai as estatisticas e vereis que podem provir dahi amarguras, queixas e ciumes lamentaveis. Com effeito, o privilegio da cabotagem exagera os fretes; quem soffre as consequencias? os productores e os consumidores das pequenas provincias. Não pára nisso. Ajuntai agora os direitos de expediente. Segundo os arts. 625 e 626 do regulamento das alfandegas, todas as mercadorias estrangeiras despachadas em um porto habilitado e importado por cabotagem em outro egualmente habilitado, pagam de expediente 1 e 1/2 %, além das taxas geraes de importação directa que arrecadam-se ao entrar no primeiro porto; e os generos de producção nacional 1/2 %, *ad valorem*, exceptuados o gado, cereaes, legumes, sal, carne e peixes *. Ainda mais: si os generos excedem dos dias de estada livre, pagam a armazenagem de 1 %, ou mais (art. 682). Finalmente, todos sabem que os consignatarios dos navios de cabotagem recebem commissões especiaes. Portanto, cumpre não perder de vista: 1°, que as pequenas provincias, embora possuam portos habilitados, importam e exportam por cabotagem grande quantidade de mercadorias; 2°, que pagam os respectivos direitos de expediente, a armazenagem e as commissões correspondentes; 3°, que, além de tudo isto, que já era bastante para encarecer os generos, e principalmente os de procedencia estrangeira, as pobres provincias ainda supportam o tributo da exageração dos fretes da mesma cabotagem por virtude de um privilegio absurdo! O resgate desse privilegio é, portanto, meu amigo, o unico meio de alliviar a sorte dessas miseras provincias fatalmente tributarias das grandes cidades.

Conservar o privilegio de cabotagem é fazer as pequenas provin-

* E' manifesta a conveniencia de serem supprimidas essas taxas do expediente da cabotagem, pelo duplo motivo de renderem muito pouco e de embaraçarem a brevidade dos despachos.

cias supportarem, além dos encargos resultantes da fraqueza do seu commercio directo, da sua inferioridade natural, o peso da lei que o monopolio impõe sobre os transportes costeiros. Qualquer objecto de procedencia estrangeira custa ás vezes nos pequenos mercados um terço mais do valor por que se vende na cidade que os recebe directamente. Disso resulta uma situação deploravel. Nas pequenas provincias todos se queixam da avareza e da preponderancia das grandes. Affirmo-vos que isso é um facto. Ahi todos lamentam-se; o pequeno negociante a retalho das villas do interior queixa-se do mercador da praça; o mercador da praça do seu correspondente ou fornecedor do grande porto da provincia vizinha. Os generos encarecem; o consumo reduz-se; o commercio lastima-se porque vende pouco, e o povo inquieta-se porque compra caro. São factos. E, como o povo e os commerciantes da provincia tributaria não teem illustração sufficiente, começam a bramar contra a oppressão da provincia preponderante, que, segundo elles, os espolia. Não veem, nem querem ver, que a causa é outra, que o motivo real de suas desgraças é esse maldito privilegio da cabotagem que augmenta os males alheios sem produzir a prosperidade da naveração. Sustentar o monopolio é, portanto, a politica mais insensata que eu conheço. Brincam os governos com estas cousas; divergem-se á beira do abysmo, e não veem que, a um signal inesperado, o fogo electrico póde romper os seios da tempestade e espalhar o terror e a desordem! Quem póde viver satisfeito neste paiz, quanto provincias irmãs offendem-se, insultam-se, e ferem-se surdamente? Quem é o louco que cruza os braços para so desembainhar a espada quando o nó da difficuldade ja se não poder cortar?

Não estou declamando. As pequenas provincias dizem que são exploradas; e, ainda que eu esteja convencido de que o mal não é o que ellas assignalam, que o mal é o monopolio, não duvido affirmar que a sua situação é muito desagradavel. Consultemos as estatisticas. A queixa das provincias torna-se odiosa desde que mui-

tas sabem que o privilegio não existe por amor dellas, porque a sua navegação costeira é quasi nulla. As pequenas provincias conhecem que os navios, que fazem o maior trafico costeiro, pertencem a armadores do Rio de Janeiro, do Rio Grande do Sul, da Bahia ou Pernambuco. A cabotagem para ellas limita-se á navegação dos portos interiores, feita por barcos, barcaças, lanchas e sumacas. E, na verdade, os mappas do ministerio da marinha mostram que os navios costeiros do Rio de Janeiro são os que mais avultam em importancia, arqueando cada um cêrca de 115 toneladas. Compulsando, porém, os mappas estatisticos, do exercicio de 1854—55, chega-se a esse respeito a um esclarecimento ainda mais completo. A entradae sahida total dos navios da grande cabotagem foi, nesse exercicio, de 1.236.504 toneladas; mas so ao Rio de Janeiro pertencêram 544.091 toneladas. São os navios do Rio de Janeiro que, com effeito, absorvem e impõem a lei do monopolio aos transportes costeiros do sul da Bahia, do Espirito Santo, de Santos e de Santa Catharina.

Ainda mais: as provincias menores veem com desespero que, emquanto a navegação por cabotagem augmenta entre seus portos habitados e o da grande provincia vizinha, a sua navegação directa ou definha ou conserva-se estacionaria. Citarei um exemplo, á vista dos mappas 85 a 86, annexos ao ultimo relatorio do ministerio da fazenda. As entradas e sahidas da navegação de longo curso, na cidade da Fortaleza no Ceará, foram, no exercicio de 1855—56, de 13.269 toneladas, e, no de 1859—60, de 17.876. Mas a tonelada da grande cabotagem (entre aquelle porto e o do Recife principalmente), que foi de 4.549 toneladas no primeiro dos exercicios citados, subiu no ultimo a 112.329!

A comparação entre os valores da importação directa e da que se faz por cabotagem entre as diversas provincias, é ainda mais eloquente. O termo medio da importação directa de mercadorias estrangeiras nas differentes alfandegas, exceptuadas as do Rio, Bahia,

Maranhão, Pernambuco, Pará e Rio-Grande do Sul, foi annualmente, durante o periodo de 1839 a 1849 apenas de 650:000$; emquanto que a mesma importação com carta de guia, ou por cabotagem, foi de 6.026:000$, segundo lê-se nos documentos de uma commissão do governo *. Em 1854—55, a mesma importação directa não excedeu nas ditas alfandegas de mais de 5.000:000$; mas a importação por cabotagem subio a mais de 13.000:000$. Em 1859—60, a primeira não excederia de 8.000:000$; mas a segunda subio a mais de 18.000:000$. Tomemos agora exemplos especiaes. O porto de Santos exportou directamente para o estrangeiro, no ultimo exercicio conhecido de 1859—60, a somma nunca vista de 7.633:610$ (o termo medio do quinquennio anterior era de 3.366:259$). A sua importação directa, porém, não excedeu de 367:532$ no exercicio citado; mas a importação por cabotagem foi de 6.751:196$! Acham-se nas mesmas circumstancias os portos de Paranaguá, Antonina, Parahyba, Fortaleza, Alagôas, Santa Catharina, etc., emfim todos os das provincias menores.

O exemplo de Santos serve de padrão. Fóra fastidioso estar a pôr deante de vossos olhos uma serie de algarismos que dizem a mesma cousa, isto é, que as provincias pequenas, ao menos quasi todas quanto ao commercio de importação, não communicam-se directamente com o estrangeiro. Este serviço faz-se nos grandes mercados, á cuja frente está o Rio de Janeiro, que por si só absorve dous terços do commercio especial de cabotagem. Ora, si é o navio costeiro que leva ás pequenas provincias quasi tres quartos das mercadorias estrangeiras, como vê-se dos algarismos citados, si, conforme todos sabem, essas mercadorias são artigos de primeira necessidade, manufacturas de algodão, linho e lã, roupa, calçado, ferramentas, farinha de trigo, cereaes, carne, peixe, etc.; si esse

* Relatorio citado nas cartas anteriores.

commercio não póde desapparecer, e vai pelo contrario em augmento constante; si o transporte costeiro exige um frete enorme, claro está, mil vezes claro, que o consumidor e os commerciantes das provincias são os primeiros interessados em ver abolido um privilegio que os vexa sobre-modo e que aggrava seriamente a sua tristissima sorte.

O povo das provincias pequenas sente isso, mas, sem comprehender a causa do supplicio, attribue-o vagamente á espoliação das suas irmãs preponderantes. Ahi está o seu erro, erro de consequencias por ventura funestas. E' preciso que as provincias o saibam: A liberdade da cabotagem será a sua liberdade, não porque extinga a preponderancia das suas irmãs mais ricas, mas porque pode-la-hão supportar livres de grande parte do vexame actual. As provincias devem pleitear essa liberdade, como si fôra a propria vida. O resgate do privilegio e a abertura de maior numero de portos francos será para ellas a aurora de uma nova era.

Oppoem-se a isso os interesses do commercio das grandes cidades? Não, meu amigo, porque a baixa do frete é baixa dos preços das mercadorias, é despeza menor, e a menor despeza provoca maior consumo. A provincia que hoje compra dez caro, comprará amanhã barato doze. A isto só poder-se-iam oppor os armadores nacionaes que absorvem os proveitos do monopolio. Mas com que direito podem elles continuar a explorar as pequenas provincias? Devem ellas permanecer eternamente sob o regimen colonial? Allegar-se-ha o interesse do fisco, que sempre se traz por deante? Mas este nada perde, porque o que muda é a nacionalidade do navio: no mais o systema conserva-se.

Taes são as minhas ideas, meu amigo, e lamento que, em vez de caminhar para ellas, o governo recúe todos os dias para as antigualhas do velho regimen. Quando ha necessidade de abolir o privilegio em questão, é abrir no Brazil um grande numero de portos, o governo lembra-se de consignar no regulamento das alfan-

degas a idea, filha legitima do systema colonial, de portos especiaes para o commercio de importação ou para o de exportação, e até a de portos exclusivos de certos ramos de negocio! Leam-se os arts. 315 § 1°, 320 e 346 desse regulamento, e veja-se como tudo neste paiz regressa, quando o mundo vai para deante na carreira segura da liberdade prática. Mas como esperar o contrario, si os estadistas que nos governam são uns theoricos formados nos livros do reinado de Luiz Philippe!

São graves as queixas das provincias e cumpre attendel-as. Si, por exemplo, com excepção da Bahia e Pernambuco, nenhuma tem razão de lamentar que não se appliquem ás suas necessidades toda a sua receita geral, e de que o municipio neutro absorve seis mil contos mais do que rende *, é comtudo certo que motivos de desconfiança e de desanimo teem ellas muito serios. Tratei deste assumpto em algumas de minhas primeiras cartas **; fallei da pessima, extravagante, inconstante e leviana escolha de presidentes; fallei da necessidade de descentralisação; demonstrei a urgencia de systematisarem-se os trabalhos de estradas; apontei, finalmente, medidas organicas do ensino primario e secundario. São assumptos vitaes, e cuja importancia so podem desconhecer aquelles que limitam seu horisonte á côrte do imperio. E, entretanto, quando as questões graves são essas, quando os pontos do debate acham-se de pé e interrogam-nos com uma impertinente assiduidade, o governo, esse retardado governo, herdeiro legitimo das tradições coloniaes, volta-lhes as costas, ri-se de nossa credulidade e ousa imprudentemente reviver paixões que dormiam, com extravagantes

---

* Segundo o ultimo balanço publicado, o municipio neutro no exercio de 1858—59 rendeu 23.565:667$ e gastou 27.556:566$. Mas a provincia de Pernambuco, que rendeu 7.488:625$, so gastou 3.079:636$. A da Bahia, cuja renda subiu a 6.042:562$, so fez uma despeza de 2.969:865$.

** CARTAS IV. e V.

reformas da constituição, projectando crear novo funccionalismo, premeditando a morte das camaras, e tentando o parto de uma nova alavanca que torne facil o caminho do despotismo administrativo.

Cheguei, meu amigo, ao cabo do programma que tracei a respeito do assumpto em discussão. Resta-me resumir e concluir. Quando terminar o estudo dos outros dous pontos annunciados, eu compendiarei as ideas expostas em artigos concisos e curtos *. Ellas procedem todas de uma mesma fonte, e será mais commodo aprecia-las no seu complexo. Agora limito-me a uma resenha ligeira.

Esbocei a historia do regimen colonial, de que era parte integrante o privilegio da cobotagem.

Referi, em seguida, as bases do privilegio em nosso direito, e expuz especialmente as condições que concorrem para a nacionalidade do navio.

Estudei depois os casos em que abriram-se excepções, mais ou menos ligeiras e especiaes, ao mesmo privilegio.

Invocando a theoria, combati-o em si mesmo e mostrei, apoiando-me em exemplos, as vantagens de concurrencia, quer para os consumidoros, quer para os proprios armadores nacionaes.

Insisti no intorpecimento resultante da restricção, e alleguei as fórmas liberaes promulgadas successivamente em diversos paizes.

Assignalei a realidade da miseria e mostrei que o privilegio nacional dos transportes costeiros aggrava a sorte do povo.

Provei, por meio de dados estatisticos, a paralysia de nossa cabotagem e navegação em geral.

Sustentei, depois, que faltam ao Brazil condições para ser uma

---

* V. a CARTA XXX.

potencia maritima, desde o genio necessario até ás commodidades para exercer com vantagem a construcção naval.

Comparei o custo dessa construcção no Brasil com o de outros paizes; mostrei a nossa inferioridade; toquei na falta de madeiras; tratei dos direitos impostos sobre a materia prima, e insisti no patriotismo verdadeiro com que alimento as minhas convicções.

Comparei o numero de homens de nossa tripulação, o preço de suas soldadas e a importancia dos fretes, com a tripulação, as soldadas e os fretes de navios estrangeiros; e tornei patente a nossa inferioridade ainda por esse lado.

Entrei, finalmente, no exame dos effeitos de cabotagem privilegiada sobre o commercio das provincias; tratei das queixas destas e fiz valer a realidade dos seus males.

Esse foi o meu processo logico.

A minha conclusão é breve, concisa, positiva:

Abolição pura e simples do privilegio, dito nacional, da cabotagem;

Admissão livre, e em eguaes condições, das bandeiras das nações amigas aos transportes costeiros;

Abertura de certos pequenos portos do littoral e sua habilitação para o commercio directo;

Revogação de muitas das condições exigidas para a nacionalidade de navio.

Terei occasião, como acima digo, de disinvolver em artigos as minhas theses, de precisa-las, de completa-las e de ajuntar-lhes medidas necessarias a fim de que a passagem do monopolio para a

liberdade não seja fatal ao que se chama—direitos adquiridos *. E' uma questão legislativa, mas não será inutil apontar, ao menos, as bases dessas medidas transitorias.

Não sei, meu amigo, si consegui o meu fim principal: despertar o publico e animar o parlamento. Não sei si ao menos recolherei o fructo de ver o governo nomear uma commissão de inquerito para estudar, examinando as estatisticas e ouvindo os homens habilitados, um assumpto que liga-se tão intimamente á sorte do povo brasileiro. Sei, porém, que fui fiel ao meu programma. Atirei-me ao *desconhecido*, guiado pelo genio da liberdade.

Tenho fé, tenho profunda fé nos resultados da reforma que discuto, que proponho, que reclamo, que supplico.

Não possuimos muitos caminhos de ferro, nem boas estradas ordinarias; não os possuiremos tão cedo; mas temos lagôas bellissimas, rios innumeros e um mar vastissimo. Quebrem-se, pois, essas velhas cadêas de prejuizos europeus que obstruem os caminhos naturaes com que Deus favorecêra a nossa indolencia e a nossa pobreza. Eis toda a reforma em quatro palavras, eis o «impulso que ha dous seculos nos falta para o engrandecimento predestinado, para garantia da integridade do imperio » **.

E podemos confiar que se realise a reforma?

Pela minha parte, confio.

Nada espero do governo. Espero tudo da opinião.

O governo fraqueia e estremece em mãos debeis e medrosas, quando o paiz tem fome de uma politica firme e séria, que ouse

---

* Vêde a ultima carta da presente serie. N'uma das notas dessa carta refere-se o modo porque parte das ideas expostas recebeu a approvação do parlamento. O governo pensa nos meios de realisar os votos da assembléa geral, como resulta do inquerito que elle acaba de commetter aos presidentes de provincia. (Novembro de 1862.)

** Palavras do Sr. S. E. Pessoa.

arrostar os perigos pygmeus do presente para salvar as difficuldades medonhas do futuro.

Não, eu não quero certamente o despotismo do governo. Luiz Philippe era um circulo viçoso, e, comtudo, para sahir desse circulo esteril, eu teria pejo de invocar o napoleonismo ignobil, astuto, compressor e deleterio. Mas ninguem duvida dos perigos que accumula a fraqueza de um governo, a imbecilidade de um systema, a inepcia de uma politica.

O paiz precisa de ser *reformado*. Eis o ponto de partida. Estudem a questão ao serio. Fallem ao parlamento com franqueza. Proponham as medidas com segurança. Eis o processo. Mas não durmam a somno solto á borda do abysmo. Não exerçam o officio pelas honras do officio. Menos egoismo e mais devoção. Menos palavras e mais realidade. Menos theorias e mais liberdade que se veja, que se toque, que se sinta, que se aprecie, que se goze.

E' a aspiração do paiz, meu amigo: e porque não ha de ser tambem o caminho do governo?

Termino aqui. Brevemente penetraremos em cheio no leito profundo do Amazonas.

SOLITARIO.

Março, 12.

CARTA XXII.

SYNOPSE : Considerações geraes. — Futuro das instituições representativas no Brazil. — O absolutismo, solução logica da actualidade. — Si é possivel evital-o. — Como ? Necessidade de se estudarem os grandes problemas do paiz, e entre elles o da livre navegação do Amazonas. — Força irresistivel do progresso.

Meu illustre amigo.—Dorme no fundo dos espiritos uma questão, que ha de porventura erguer-se um dia ao contacto ardente da agitação terrivel que vai parecendo inevitavel. E' o problema nebuloso do futuro das instituições representativas no imperio do Brazil.

Quer tenha descido do Norte a corrupção politica do imperio, como d'Asia os devassidões de Roma; quer tenha-se gerado no centro da monarchia e irradiado com energia pela circumferencia; seja como fôr, o que poucos negam pela palavra, mas todos sentem no intimo da alma, é essa atmosphera putrida, sombria, pesada, detestavel, que chama-se a vida pública no Brazil.

E' um facto ; e permitti-me partir desse facto, que aceito sem discuti-lo, porque isto excederia dos limites do meu programma.

Assim, eu pergunto : Quaes serão os resultados logicos desta actualidade insupportavel ? Quaes os meios para evitarem-se os desgostos, os amargores, as decepções, os odios, as vinganças, as tempestades que se accumulam nas orlas escuras do porvir ?

Respondo, sem discutir egualmente : A desordem moral, si continúa, gera o absolutismo, ou, por outra, so póde resolver-se no absolutismo. Com effeito, o que é governo representativo ? é a consciencia e o exercicio da liberdade no vulgo e nas classes superiores ; é o seu respeito do parte dos que governam. Ora, si muitos

homens do pôvo, nesta ou naquella provincia; si algumas municipalidades ou alguns circulos eleitoraes ainda creem devéras no poder divino da liberdade, é fóra de dúvida que nem os estadistas, nem os ministros, nem o mundo official, nem a gente do tom, nem a maioria do paiz entende disso ou se preoccupa com isso. E si não, explicai-me essas reviravoltas estranhas, inesperadas, incomprehensiveis, inexplicaveis e inexplicadas de nossa politica interna.

Não ha eleição que produza camaras capazes de infundir respeito: logo, corrupção moral.

Não ha ministerio que não possa recrutar maioria, e, não so uma, como duas e tres de elementos diversos, no decurso da mesma sessão: logo, corrupção moral.

Não ha estadista, quero dizer, não ha membro da casta privilegiada a quem pertence por fidei-commisso o governo, que falle a verdade ou seja coherente: logo, corrupção moral.

Perdeu-se a fé em tudo: no parlamento, no ministerio, no senador, no conselheiro de estado, na eleição, nos elementos de governo e nas condições de liberdade.

Isto posto, uma de duas: ou o absolutismo, ou a anarchia.

Ora, esta é impossivel, desde que um principio existe hereditario, centro animado, que apresenta e faz valer os seus direitos de mais forte na occasião opportuna.

E não é difficil cousa o absolutismo: em fevereiro de 1848 a França scismaria com o napoleonismo? A vida dos povos rege-se pela logica do raciocinio, pela mathematica dos factos. Tal causa, tal effeito. Desordem moral corresponde a absolutismo. Onde todos são fracos, haverá sempre um despota que seja forte. Quando a luz apaga-se nas ramificações, concentra-se e resplandece com mais fulgor no fóco.

Demais, o absolutismo é egoista e vê longe e rapido. Para subir, elle não olha ao justo, olha ao interesse: favoneará, pois, os interesses. Ao agricultor oberado por dividas dirá: « Eu favorecer-

vos-hei com os bancos ruraes ». E os agricultores abençoarão o salvador, que lhes deu dinheiro, sem perguntar si este sahirá dos cofres do estado, isto é, do imposto sobre os agricultores. A's grandes companhias, que dictam a lei ao commercio, prometterá premios, garantias de juros, favores do estado, isto é, sacrificios do imposto. Aos funccionarios, ordenados mais pingues, isto é, sacrificios do imposto. Ao exercito e á marinha abrir-se-hão esperanças risonhas de um presente menos afflictivo e de um futuro mais animador. Eis o meio, o caminho, o instrumento, a mascara.

Entretanto, não será possivel conjurar a tempestade que ameaça ferir as instituições representativas ? Sim, é possivel, meu amigo.

A esperança é o coração da alma, e a esperança, que estremece ainda á beira do abysmo, diz-me que o meio é simples, que a salvação da liberdade, a confirmação de nossas instituições, é mil vezes mais facil do que a ascensão do despotismo.

Com effeito, qual o caminho por onde chegámos ao labyrintho do presente ? Estude-se o passado e tudo se esclaresce. A politica deixou de ser a grande arena em que debatem-se os graves problemas materiaes e moraes de um povo livre, para gradualmente transformar-se e reduzir-se, primeiro á intriga de reposteiro, e depois ás pretenções de ante-camara. Para o vulgo, *politica* significa o meio de um homem fazer posição, assim como deputado quer dizer pretendente ; senador, alto funccionario ; ministro, um homem de farda, não se sabe donde veio, que falla muito nas camaras, faz algumas nomeações por empenho, e anda de carruagem a galope pelas ruas da cidade e até pelo campo.

Costumam os poetas dizer que o heroismo foi o contemporaneo dos gigantes. Não sei si o Brazil já teve a sua idade heroica, mas sei que não se veem hoje no timão do estado os grandes homens, os Achilles da politica, os Chatam, Pitt, Wilberforce, Franklin, Turgot ; sei que abundam e superabundam entre nós os pequenos homens. E é sobre as costas das mediocridades sem espirito, sem

dignidade, sem nobreza, sem patriotismo, sem orgulho, que abre caminho e prosegue triumphante o andor do despotismo.

Pois bem, meu amigo, a incognita está descoberta : para que o Brazil evite a escuridão do regimen napeolonico, é preciso que a vida publica seja uma grande realidade, e que os homens que tomaram conta da arena, ou retirem-se cedendo o lugar a outros, ou deem espectaculos de diversa natureza, mais animados, mais cheios, graves, solemnes. Não ha meio termo. Em uma palavra, em vez das recriminações odientas, das disputas pessoaes, da pequenhez diaria e da frialdade incessante, estude-se o paiz, agitem-se os grandes problemas, pesquizem-se os grossos interesses, rasguem-se as entranhas do presente e voltem-se as paginas do futuro. E' preciso fortalecer os pulmões, e, fronte elevada, olhar fixo, coração seguro, mãos ageis, voz firme, mandar aos ventos, impôr ás ondas e vencer o furacão.

Costumam alguns espiritos, ou demasiadamente timidos ou profundamente hypocritas, justificar a mediocridade e esterilidade das disputações politicas com as exigencias da ordem e da segurança sociaes, que, segundo elles, perigam desde que agita-se um problema menos vulgar ou mais sério. Pela minha parte, intendo justamente o contrario. Quando discuto a sorte das provincias e peço uma organisação administrativa efficaz e estavel ; quando tento romper o mysterio da escravidão no Brazil ; quando disserto acerca de nossas práticas religiosas ; quando exijo reformas economicas liberaes ; quando, emfim, ponho o dedo sobre uma grande chaga, o desprezo que vota-se ás provincias do imperio, não é meu pensamento, nem o podia ser nunca, abalar as instituições. Pelo contrario, é á sombra dellas, é defendido pelo escudo constitucional, que eu entretenho-vos com o disinvolvimento de cada uma dessas ideas.

O que dirieis, meu amigo, da hygiene de um homem que, por unico alimento, usasse de estimulantes, como o chá e o café ? Que morreria inanido. Tal acontece ao paiz, cujo gosto desvairado não

supporta outros espectaculos mais que as comedias repugnantes dos repertorios de vaudevilles. O que amesquinha o presente e torna-o fastidioso é essa luta vulgar de ambiçõesinhas nunca satisfeitas e sempre activas, essas recriminações, essa eterna questão ministerial, esse assalto a um poder inglorio e vão.

Façamos o povo preoccupar-se com os seus grandes interesses, os interesses do seu paiz, e o campo das meditações alargar-se-ha, a actividade do espirito terá alimentos puros e substanciaes, a vida publica ennobrecer-se-ha, elevando-se e disinvolvendo-se.

E, depois, em que é que esta direcção dos espiritos, fortuna invejavel e baluarte inexpugnavel da liberdade na Inglaterra, nos Estados-Unidos, na Hollanda, na Belgica e na Italia, em que póde ella comprometter a segurança das instituições constitucionaes? Quem é que póde hoje alimentar sinão o receio de vê-las submergirem-se debaixo do canhão estriado? Desgostos existem, desanimo sente-se, desespero observa-se. Mas substituir a anarchia a essas trevas de nossa ignorancia e desordem moral! Para que? Para soffrer a sorte ignominiosa da confederação mexicana.

Portanto, meu amigo, póde a minha linguagem revelar o que se chama um homem *exagerado*, mas não denuncía um conspirador. Conspiro, sim, mas é contra a iminoralidade, contra a mediocridade, contra a preguiça e contra a ignorancia. E, para mostrar-vos que não durmo neste empenho, venho hoje pugnar pela abertura do Amazonas ao commercio do mundo.

Eis uma questão que espanta! Formulando-a, eu sinto que um sagrado terror apodera-se de muitos estadistas, e os faz prorompper nas mais extranhas exclamações. « Pois que! dirão os estadistas: abrir o Amazonas, consentir que sulquem aquellas aguas interiores os navios que cortam as aguas tambem interiores do Uruguay, do Paraná, do Paraguay! Permittir que o inglez astuto, o francez ambicioso, o americano aventureiro entrem por nossa casa a dentro, e tomem-nos aqui um pedaço da Guyanna brasileira, ali uma parte

da fronteira, acolá uma nesga do Pará ! E' um absurdo, é uma utopia, é uma puerilidade, é uma anarchia ! »

Tal é a face por que se encaram estas questões nos altos circulos do Rio de Janeiro.

Tal é o espirito vivo da tradição colonial.

Tal é o echo dos prejuizos.

E o prejuizo barbarisa, meu amigo. A rotina enerva, a tradição embaraça, mas o prejuizo mata.

Vós conheceis perfeitamente a idea desfavoravel que os estrangeiros, e em particular os inglezes e os americanos, formam do progresso moral de nosso paiz. E como livrar-nos-hemos de suas censuras crueis ? Justamente retrocedendo, reformando-nos, apurando-nos e trabalhando. As explosões de despeito e os assomos da vaidade nacional desvanecem-se como bolhas de sabão, impotentes para livrar-nos dos sarcasmos dos contemporaneos e das sentenças pungentes da historia inflexivel.

Entretanto, meu amigo, que pezar não experimento eu vendo que o governo do Brazil não tem levantado ou insistido com empenho nas questões sérias do paiz ! O pouco que se faz procede do esforço, do estudo, do zelo de alguns particulares, de alguns brasileiros distinctos, ou de observadores estrangeiros. O governo trata das eleições, do arranjo das maiorias e dos favores aos seus instrumentos.

E, comtudo, em derredor desse oraculo mysterioso e inaccessivel erguem os seus pontos de interrogação (para servir-me da phrase do poeta) todas as questões sociaes.

Entre as que avultam, levanta a cabeça o Amazonas, que exige, rugindo, a liberdade.

E respondam-lhe com o desdem, e digam-lhe que o Pará deve continuar a ser como um presidio no oceano, como uma feitoria nas Indias.

Sente-se essa questão crescer e avolumar-se na consciencia pú-

blica. E não ha, meu amigo, systema politico que possa esmagar uma idea que fez casa na opinião.

E, para fallar claro, si a prosperidade futura houver de arrancar-nos o Pará de nossas mãos debeis e de nossos laços frageis, acreditai-me que nada haverá que tenha a força de impedil-o. Estudem-se, por exemplo, as phases desse systema monarchico-feudal que derivou seu nome de um principe ignaro, astuto, teimoso e mediocre. O systema Metternich ou a contra-revolução lutou, e venceu por fim em 1815. Pouco tempo depois, em 1830, o genio do progresso adianta-se, dá-lhe batalha, abala-o e fere-o. Em 1847 novo combate. E, si 1848 viu-o triumphar um momento, 1861 derrotou-o na Italia, e 1862 vel-o-ha proscripto em Roma, batido na Hungria, arruinado na Venecia e deposto na Esclavonia, na Transylvania, na Finlandia, na Grecia, na Polonia. A liberdade é uma gravitação. Dos cumes nevados do despotismo descem todos, mas ninguem pára sinão na planicie amena da verdade, da egualdade e da justiça.

Eis a crença profunda, o sonho e o consolo de vosso amigo, o

SOLITARIO.

Março, 20.

CARTA XXIII.

SYNOPSE:— Os estadistas e o Amazonas. Antigas sympathias e recente má vontade aos Estados-Unidos.— O livro do tenente Maury. Juizo do sr. Gonçalves Dias.— O Amazonas na tribuna brasileira: discurso do sr. deputado Tito Franco.— A imprensa da côrte e o Amazonas: carta do sr. senador Souza Franco, artigos de fundo do CORREIO MERCANTIL e DIARIO DO RIO.— A questão avulta.— Opinião no estrangeiro. Imprensa americana, e politica internacional dos Estados-Unidos. Imprensa ingleza e franceza.— Transição.

Meu caro amigo.— Aquelles que se contentam da miseria transmittida por seus avós, ou não procuram disinvolver a fortuna que herdaram, não merecem respirar no seculo em que vivemos. Taes são os nossos prudentes e reflectidos estadistas. Acreditam elles que ja é um extraordinario obsequio ter o Amazonas alguns vapores; ignoram por certo esses homens a actividade da navegação interior nos Estados-Unidos e na Allemanha principalmente. O Danubio, por exemplo, so na parte que pertence á Austria, entre Passau e Gallatz, era ultimamente frequentado por 370 vapores com a força de 9.648 cavallos!

Um rio que se navega a vapor é como uma estrada de ferro que se abre: attrahe ás suas margens a população dispersa pelo interior, provoca a emigração, approxima os extremos, e leva a actividade e a vida ao fundo do coração do paiz. Não entende assim a seita materialista, sybarita e medrosa que nos governa: si podesse supprimir o Prata e o Amazonas, entupil-os de qualquer fórma, ella fal-o-hia de muito bom grado, porque era o meio de forrar-se ás massadas e ás questões interminaveis que os dous rios promovem constantemente.

Esses homens, de cujo patriotismo todo o mundo tem noticia, tiveram a habilidade de formar no espirito publico uma opinião

artificial contra a abertura do Amazonas, isto é, contra os interesses de uma vastissima região do norte do imperio. Quando, em 1853, conheceu-se o resultado da atrevida exploração dos tenentes Herndon e Gibbon, da marinha dos Estados-Unidos, e vossa folha publicou o brilhante manifesto de F. Maury, a que ja referi-me, os mesmos estadistas fizeram certo que os americanos desejavam conquistar o Brasil ou pelo menos annexar o Pará, como si fosse Texas ou o Novo-Mexico. Dahi resultou que desde então a sympathia, que outr'ora inspirava a todo o paiz o exemplo fecundo dos Estados-Unidos, cujas instituições imitamos na reforma de 1834, cujos estadistas eram citados em uma e outra casas do parlamento e até nos relatorios dos ministros, cuja protecção pretendeu-se solicitar em 1850 contra o cruzeiro inglez, essa sympathia, digo, converteu-se n'uma esquivança calculada e n'uma irritação silenciosa. Parecia que o americano do norte e o brasileiro, ligados aliás por todos os motivos politicos, sociaes, internacionaes e economicos, dever-se-iam olhar com a mesma desconfiança e odio, que outr'ora mutuamente votaram-se o inglez e o francez.

O livro do tenente Maury, que é uma das maiores celebridades scientificas dos Estados-Unidos, tornou-se, por assim dizer, uma pedra de escandalo, e tão abominavel para o estadista brasileiro como para os fervorosos ultramontanos qualquer biblia impressa em Londres. Nunca partilhei, meu amigo, dos prejuizos do proprio povo a este respeito, porque conhecia a astuciosa fonte que os alimentava. Li esse livro do tenente americano, e acabo de percorrer o relatorio de Herndon sobre que elle escreveu. Ha, sem duvida, em ambos algumas exagerações acerca da abundancia de productos naturaes no norte e centro do imperio banhados pelo grande rio e seus confluentes. Mas, além de que essas regiões não estão plenamente conhecidas, os dous americanos guiavam-se pelas informações do illustre viajante francez, Castelnau, cujas memorias acabavam de publicar-se. No mais, tirante alguma satyra amarga de

nossas tendencias japonezas e algumas phrases vehementes acerca da questão de direito, em tudo o mais o livro de Maury é perfeitamente logico, patriotico, humanitario, americano. E, quanto a esse direito mesmo, veja-se que o escriptor pretendia que os seus compatriotas o fizessem valer, não á força, porém empregando os meios diplomaticos, persuadindo, convencendo, estimulando.

E' tempo de abrir os olhos e de fazer justiça aos intrigantes que indispõem-nos com o que ha de melhor no mundo civilisado para commodamente nos explorarem á sombra pesada de seus preiuizos, muralhas da China com que pretendem trancar-nos. E, felizmente, essa transformação inevitavel ja se vai operando. Ha um brasileiro, cujo talento e modestia não foram ainda contestados, cujo patriotismo e intelligencia lhe davam direito a emprehender tudo neste paiz em que tudo póde ousar a mediocridade, um poeta sem dúvida, mas um homem estudioso e observador, que acaba de explorar grande extensão da bacia do Amazonas: quero fallar do sr. Gonçalves Dias. Quem mais patriota que o cantor dos *Tymbiras?* Quereis saber, meu amigo, o juizo do sr. Gonçalves Dias sobre Maury? Vou transcrevel-o de uma carta escripta ás pressas em que o poeta dignou-se prestar-me informações que pedi, e lhe agradeço muito. Eis as suas palavras: « A respeito de Maury, « Vm. me permittirá manifestar-lhe a minha opinião quanto ao « resultado final do seu impresso. Autor infesto ao Brasil, e « mesmo odiado por muitos dos nossos homens illustrados como « advogado de desenfreadas ambições dos americanos, Maury, no « meu entender, deve ser qualificado como um dos benemeritos « do Amazonas. As suas exagerações mesmo serviram... e dáta « de então o maior cuidado que o governo tem tido com as cousas « daquellas provincias, *futuro paraiso* do mundo como se antolhou « a Humboldt... Pelo menos sabe (o governo) que existe o Ama- « zonas, sabe que é seu, e mostra consideral-o, porisso mesmo que « os americanos o ambicionam. » Eis-ahi o juizo de um homem

distincto, que sabe o que diz, e que, estranho á politica, não serve ás pretenções de partido, e, filho de outra provincia, não desvaira-se pelo interesse local.

Nossa tribuna parlamentar tem permanecido quasi indifferente á questão que vou discutir. Recordo-me sómente do discurso proferido, na sessão de 20 de agosto de 1860, por um dos mais notaveis deputados brasileiros, o sr. Tito Franco. O nobre representante do Pará, cujo espirito ousado só podia ter uma recompensa, o fuzilamento politico de que foi victima, fez sobre a importancia do valle do Amazonas considerações que ainda vivem na memoria de quantos o ouviram ou leram. O sr. Tito Franco desdobrou perante o paiz o quadro magnifico das riquezas do luxuriante valle; e, comquanto não formulasse a consequencia final, isto é, a livre navegação do rio, ninguem se esquecem das palavras sensatas com que o joven deputado fulminou o systema chinez a que está sujeita a sua provincia natal. *

* Na recente sessão do parlamento, o Amazonas occupou um lugar distincto na camara temporaria. A 8 de julho, o auctor offerecia um projecto, que se encontrará adeante; e a 25 do mesmo mez voltou de novo á questão. O sr. conselheiro Paranhos, a 12 de julho, defendendo a politica internacional do governo brazileiro, não recusou em principio a abertura do Amazonas, mas declarou que a opinião do governo era que esse acto dependia dos accordos sobre nossos limites com os estados ribeirinhos, politica a que, diremos de passagem, renunciou-se no Paraguay, e que, demais, ainda não produziu no Amazonas resultados apreciaveis. Na sessão do 1° de agosto, emittiu identico parecer o Sr. conselheiro Fausto de Aguiar, e o Sr. Amaral, opinando francamente acerca da importancia da abertura reclamada, pensava que era mister apressar as medidas preparatorias sem as quaes se não deve decretal-a. No conceito do nobre deputado, essas medidas são principalmente regulamentos internacionaes para a policia fluvial, a exploração e navegação de alguns dos confluentes. O sr. Carvalho Réis, a 26 de julho, posto dicesse receiar muito do contrabando no interior do Amazonas, não duvidava comtudo manifestar um voto identico. Ao sr. Leitão da Cunha, representante do Pará, coube interpellar o governo sobre essa questão.

Na imprensa, porém, tem-se estudado o problema com mais insistencia. Si me não falha a memoria, foi em 1853 que o actual Sr. senador Souza Franco, porventura no intuito de contrariar a propaganda incetada contra as ideas americanas e particularmente contra o folheto de Maury, dirigiu ao vosso CORREIO MER-

---

O nobre deputado, na sessão de 22 de julho, collocou a questão com franqueza. O sr. conselheiro Sinimbú, ministro da agricultura, commercio e obras publicas, expoz, no dia immediato, o pensamento do governo por estas palavras:

« O SR. MINISTRO DA AGRICULTURA:— Perguntou o nobre deputado qual é o pensamento do governo ácerca da abertura do rio Amazonas ao commercio estrangeiro.

« Senhores, a questão que se pôz ao parlamento não é inteiramente nova. A abertura do Amazonas é assumpto que ha muito tempo o governo imperial tem tomado na mais séria consideração. Como cidadão brasileiro nutro os sentimentos da mais decidida e viva sympathia pela prosperidade da provincia do Pará, louvo os generosos sentimentos do nobre deputado, e acompanho-o no desejo que manifesta de ver o maior rio do mundo franqueado ao commercio de todas as nações, que as suas aguas sejam sulcadas por navios em que fluctuem todos os pavilhões do globo. (*Apoiados.*)

« Mas, como ministro da corôa, em cuja posição tenho o dever de attender aos interesses collectivos do estado, cabe-me o direito de declarar ao nobre deputado que, em nome desses mesmos interesses, S. Ex. me permittirá que lhe faça uma observação.

« Pergunto ao nobre deputado: suppõe que seja conveniente fazer desde ja semelhante concessão ao commercio do mundo?

« Sr. presidente, si permittir-se que os pavilhões estrangeiros tremulem sobre as aguas do grande Amazonas, bem comprehende a camara que aquella parte do imperio se vai achar em contatco directo com as diversas nações que para alli mandarem seus navios.

« O SR. TAVARES BASTOS E OUTROS SENHORES:— Tanto melhor!

« O SR. MINISTRO DA AGRICULTURA:— Tanto melhor, dizem os nobres deputados. Eu, acompanhando-os, tambem digo: « Tanto melhor para os interesses, que com essa navegação serão avantajados. » Mas não são sómente esses interesses o objecto a que mais cumpre attender-se em semelhante questão.

« Si vamos franquear uma das arterias que mais directa se encaminha ao coração do paiz, devemos estar tambem preparados para solver com vantagem de nossos brios nacionaes os conflictos novos que por sem dúvida hão de surgir desse contacto directo em que vamos pôr-nos com essas nações que almejam pela livre navegação do Amazonas. Presentemente, senhores, são os desertos que impedem os conflictos desses que receiamos

CANTIL uma carta que causou sensação. Ninguem poderia ver nesse escripto do nobre conselheiro uma idea vaga, ou um pensamento de partido. Os seus habitos de reflexão e a sua posição politica provam que o sr. Souza Franco pensára com madureza e decidíra-se resolutamente. Ainda hoje, segundo asseveram-me, o parecer

---

poderiam haver com os povos que nos são contiguos; mas, quando as aguas desse grande rio forem devassadas por todos, teremos por visinhos o mundo inteiro; e não haverá motivo para receiar esses conflictos?

« O Sr. TAVARES BASTOS:— Não apoiado.

« O Sr. MINISTRO DA AGRICULTURA:— Calculam os nobres deputados as despezas que oneram o estado para conservar illesas as nossas fronteiras do lado do Sul, onde é mister manter um exercito permanente, afim de sustentar os direitos de nossa nacionalidade e defender os interesses dos subditos do imperio? Não será preciso ter tambem no Amazonas uma esquadra permanente para o mesmo fim? (*Apoiados.*)

« O Sr. TAVARES BASTOS:— Temos navios para isso.

« O Sr. MINISTRO DA AGRICUTTURA:— Temos navios, dizem os nobres deputados nesta occasião; mas são elles os proprios que constantemente dizem, que, em lugar de despezas que consideram de luxo, devemos attender a outras que são verdadeiramente productivas. Tenho sempre ouvido clamar contra o excesso das forças de mar e terra, manifestando-se o desejo patriotico de serem as sommas que se applicam á sustentação desse pessoal destinadas ao desenvolvimento da riqueza pública. (*Apoiados.*)

« O Sr. LEITÃO DA CUNHA:— O que concluo do que diz V. Exc. é que as cousas continuarão como até agora, o que julgo prejudicialissimo ao paiz.

« O Sr. MINISTRO DA AGRICULTURA:— V. Exc. não ouviu a enunciação de todo o meu pensamento; por isso me dá um aparte que não me parece rasoavel.

« Disse eu que não está fóra das vistas do governo imperial franquear esta navegação.

« O Sr. TAVARES BASTOS:— Quando?

« O Sr. MINISTRO DA AGRICULTURA:— E' questão de tempo; e posso assegurar aos nobres deputados que o ministerio actual muito folgará de poder concorrer para encurtar esse prazo; digo que é questão de tempo, até porque para se fazer uma concessão desta ordem é preciso que o governo tenha prévio conhecimento daquillo que vai conceder. (*Apoiados.*)

« Todos sabem que o Amazonas e os seus affluentes não são ainda exactamente conhecidos. O nobre deputado pelo Pará foi o proprio que affirmou que um desses affluentes mais importantes, o rio Purús, ainda não está explorado. O que vamos pois offerecer ao commercio do mundo, se não sabemos quaes são os rios navegaveis, quaes os pontos de desem-

do nobre senador conserva-se inalteravel. — E vós igualmente, meu amigo, em artigo de fundo do dia 8 de novembro de 1885, fizestes a respeito considerações que não podiam morrer esquecidas. Dizieis que « o Correio Mercantil reconhece e professa os direitos do Brasil sobre o Amazonas, mas que, fazendo-o, não tem

---

barque, quaes os meios de fiscalisação que devemos exercer? (*Apoiados.*) Deverá o governo brasileiro, com uma precipitação que desabonaria a sua prudencia, fazer uma concessão de tanta gravidade?

« Vê pois o nobre deputado que em principio o governo está disposto a fazer a concessão que deseja, e que essa concessão apenas depende da questão de tempo, depende das explorações que se propõe fazer nos affluentes do Amazonas.

« O Sr. Leitão da Cunha :— E' justamente este o meu pensamento, como se viu do que eu disse hontem; peço porém que as explorações comecem já e de modo efficaz.

« O Sr. Ministro da Agricultura :— Essas medidas julgo-as indispensaveis para assegurar o nosso systema de fiscalisação, e para maior garantir os nossos interesses de toda a especie.

« O Sr. Tavares Bastos :— Permitta V. Exc. que lhe pergunte: o que fará o governo para que seja uma realidade o seu *desideratum* actual?

« O Sr. Ministro da Agricultura :— E' o que eu estou dizendo. O governo propõe-se a mandar explorar os rios affluentes do Amazonas.

« O Sr. Tavares Bastos :— Já?

« O Sr. Ministro da Agricultura :— Logo que seja possivel, com os navios que tem á sua disposição e com os meios que o corpo legislativo lhe facultar.

« O Sr. Martinho Campos :— Só a navegação dos rios mostrará quaes devem ser os melhores regulamentos fiscaes.

« O Sr. Ministro da Agricultura :— Entretanto, senhores, permitta a camara que eu diga que o governo não tem no esquecimento nem a provincia do Pará nem os interesses da navegação do Amazonas.

« Em relação ao estabelecimento de um entreposto na cidade de Belém, de que hontem fallou o nobre deputado, o governo já tinha em seu pensamento facilitar o commercio do Amazonas, mesmo em beneficio dos povos que são nossos conterraneos.

« Deploro com os nobres deputados que a morosidade, que parece inseparavel da nossa administração, não tenha permittido a prompta realisação desse pensamento, que mais é de summa vantagem para os interesses do Pará. Mas posso prometter que empregarei todos os meios ao meu alcance para conseguir-se no menor espaço de tempo.

« O Sr. Leitão da Cunha :— Agradeço muito a V. Exc.

em vista associar-se á politica adoptada pelos nossos governos; talvez na questão de conveniencia, si fosse a discuti-la, divergisse dessa politica. » Limitada assim, a questão mostrava distinctamente ambas as suas faces. O tempo deveria fructificar a semente; e imaginais o prazer com que li, no DIARIO DO RIO de 9 de março, estas nobres palavras: « O Pará, que devia ser o entreposto do « commercio interior das provincias de Goyaz e Mato-Grosso, e o « Amazonas que devia ser o vehiculo, o laço que ligasse a nave- « gação do Atlantico ao commercio e á industria do Perú e da « Nova-Granada, sentem-se peados e anullados por um systema « politico e administrativo digno do seculo XVII, quando uma « politica egual, dirigida por paixões tão mesquinhas e por vistas « tão curtas, instaurou nessas paragens o regimen do monopolio « e da ignorancia. » *

Digam, pois, o que quizerem os estadistas; a questão do Amazonas cresceu, adiantou-se, abriu caminho, e acha-se de pé sobre o tapete. Resignem-se a encara-la e tratem de dar-lhe resposta. Não ha fugir.

« O SR. MARTINHO CAMPOS:— Será um padrão de gloria para a sua administração. »

As palavras do sr. ministro são, na verdade, as mais claras e positivas, que o governo imperial ja tenha proferido sobre esta questão. Entretanto, si tudo depende das explorações em rios desconhecidos, é lamentavel que estas não começassem ainda. Um de nossos mais illustrados amigos interpretava a opinião publica no Amazonas, quando a tal respeito escrevia-nos de *Manaos* o seguinte: « Esperar abrir a navegação depois que explorar-se o Purús! O que é isto? pois o Purús só é o unico rio desconhecido? Não ha outros e grandes *perfeitamente* estudados?... » Inspira, porém, grande confiança a palavra honrada do Sr. conselheiro Sinimbú, e parece resolvida agora a livre navegação do Amazonas. (Maio, 1863.)

* Os artigos sobre a abertura do Amazonas impressionaram as provincias a que ella mais interessa. O *Jornal do Amazonas*, creado e dirigido pelo sr. Dr. Tito Franco, acompanhou logo o *Correio Mercantil* na sua propaganda.

Nos debates da imprensa estrangeira e nos conselhos das grandes potencias, o Amazonas tem occupado um logar distincto.

O paiz, em que a livre navegação do rio de Orellana tem sido melhor estudada, é certamente os Estados-Unidos. Recordais-vos da intensa e longa impressão que em toda a America do norte e na Europa occidental produzira a brochura de Maury. Ao passo que celebravam-se *meetings* estrondosos em que propunham-se medidas, cada qual mais energica, para obter do Brasil a liberdade desejada, os jornaes incitavam e exageravam as tendencias da opinião. Eis como o *Union* de Washington, em dezembro de 1852, justificava o direito dos Estados-Unidos á navegação interior do do Brazil : « As correntes do Mississipi e do Amazonas convergem « em um ponto não longe de Cuba, e o barco norte-americano e « a canôa do Amazonas entregues á sorte e ás correntes encon- « trar-se-iam naquelle *rendez-vous*. E, pois, aos Estados-Unidos, « mais que a nenhum outro povo, pertence a riqueza do Ama- « zonas. » Certamente, a imprensa americana transviou-se; e, abandonando o terreno do raciocinio, preferiu muitas vezes favonear o espirito flibusteiro. Não se julgue, porém, que essas fossem as unicas manifestações publicas sobre a questão. No capitulo final da obra *Brazil and brazilians*, o sr. Fletcher fez justiça á essas exagerações, insistindo ao mesmo tempo nas grandes vantagens da abertura do Amazonas ao commercio estrangeiro *.

---

* Eis aqui as palavras do escriptor amigo do Brazil :

« Brazil certainly has the right, and the sole right, to control the rivers « within her own borders, no matter it they do rise in other states..... « Still, although we rejoice to see Brazil developing her own ressoûrces, « it would be of incalculable benefit to herself as to the neighboring « states if she would apply to the Amazon question the pinciples for « which she contended on the La Plata, and throw the mighty river open « to the commerce of the world. » (*Brazil and Brazilians;* Philadelphia, 1859 ; pag. 530 e 531.)

O illustre viajante, auctor desse livro, acaba de percorrer o valle do

E' com effeito um erro acreditar-se que todo o americano é filibusteiro, e que a divisa politica da patria de Washington, Franklin e Jefferson é a invasão ou a conquista. Nada mais inexacto. Ao contrario: a parte illustrada do paiz, e sobretudo o partido republicano, professa os principios de imparcialidade e paz de Monroe, proclamados solemnemente na mensagem ao congresso em 1845, por estas palavras: « Sabe o povo americano e sabem todas as nações que este governo nunca interveio nas relações subsistentes entre os outros governos. Nunca tomámos parte em suas guerras ou em suas allianças; nunca procurámos conquistar seus territorios; nunca nos mettemos com os partidos em seus conflictos domesticos; e, julgando que a nossa fórma de governo é a melhor, nunca tentámos propaga-la por meio da intriga, da diplomacia ou da força. O systema americano de governo é inteiramente differente do da Europa. »

Nos Estados-Unidos, como em toda parte, ha impacientes que, por quererem precipitar os acontecimentos, transtornam tudo; e foi, porventura, essa exageração da imprensa americana, foi a linguagem desabrida dos *meetings*, foi a audacia de certas tentativas, o que mais favoreceu no Brazil o afastamento, a esquivança, o odio aos Estados-Unidos, fomentados aliás pelos estadistas. A censura, em que essas manifestações aggressivas, turbulentas e desrespeitosas incorrem, não deve comtudo cegar-nos, nem esconder o lado verdadeiro da questão, isto é, a necessidade de promulgar-se a carta de alforria do Amazonas.

Assim comprehendeu-o a imprensa ingleza, sempre reflectida e sempre grave. Entre outros, o *Examiner*, em um artigo de agosto

---

Amazonas. As suas impressões e os seus escriptos sobre essa parte do imperio hão de ser provavelmente publicados na America do norte, e não será esse o ultimo importante serviço por elle prestado aos brazileiros. (Dezembro, 1862.)

de 1854, mostrou que, em vez de reunirem-se *meetings* bellicosos como esse de Memphis nos Estados-Unidos, aonde resolveu-se conquistar e povoar as costas atlanticas da America do Sul, devia-se deixar as cousas seguirem o seu curso natural e as negociações attingirem livremente um fim util a todos.

A imprensa franceza dividiu-se sobre o negocio. Publicando em 1853 o decreto em que o presidente da Bolivia abria ao mundo varios portos dos respectivos rios, o *Journal des Débats* sustentava que não podia certamente aquella republica dispôr do que lhe não pertence; que o decreto dependia do assentimento das potencias possuidoras da embocadura do Prata e do Amazonas; mas accrescentava que, entretanto, era incontestavel a conveniencia de regular-se isso por meio de tratados. Mais tarde, em outubro de 1855, o *Journal du Havre* excitava os gabinetes francez e inglez a apossar-se de todo o territorio brasileiro das Guyanas até ás margens do Amazonas, reduzindo a ilha de Marajó a um posto neutro sob o protectorado das duas nações, sem duvida como o meio unico de conseguir-se do Brazil a franqueza que debalde tinha-se aconselhado pacificamente. Os orgãos prominentes da imprensa franceza não partilhavam desse espirito conquistador, mas o resultado principal, a abertura do grande rio, antolhava-se-lhes egualmente necessario. Apreciando o livro do conde S. Ponthoz sobre o Brasil, o sr. H. Say no *Journal des Economistes* de setembro de 1853, assignalava a importancia da navegação dos grandes rios como o meio de disinvolver a producção interior do Brazil, e accrescentava que acerca do Prata e do Amazonas já em 1848 havia-se apresentado ao ministerio dos estrangeiros uma memoria curiosa. *

---

* A recente discussão sobre a liberdade do Amazonas foi applaudida pela imprensa americana, um de cujos orgãos mais auctorisados, o *Journal of Commerce* de New-York, manifestou grande confiança na nova direcção do espirito publico no Brazil.

Julgais inutil a resenha que acabo de fazer? Desejo provar que a idea que vou discutir não existe so na minha cabeça. A importancia do assumpto é sentida dentro e fóra do paiz, e vereis na proxima carta que a convicção della tem ganho incremento bastante para até gerar desintelligencias e provocar solicitações de varios governos.

SOLITARIO.

Março, 21.

Os leitores sabem que o sr. E. Réclus, um dos colloboradores da *Revue des deux mondes*, no numero de 15 de junho ultimo, tratou com enthusiasmo a mesma questão.

Finalmente, o *Times* de 16 de julho e o *Daily-News* de 11 de outubro acabam de emprestar a força moral de suas opiniões á mesma idea.

CARTA XXIV.

SYNOPSE:— O Amazonas e as nossas relações internacionaes. As pretenções dos ribeirinhos.— Politica da Nova Granada e do Equador.— O tratado de 1859 com a Venezuela.— Pertinacia da republica da Bolivia.— Duas phases na politica do Perú. Parece volver á idea primitiva da livre navegação.— Reclamações e solicitações da Grã-Bretanha e dos Estados-Unidos. Companhias organisadas neste ultimo paiz.— Transição.

Meu illustre amigo.

A politica chineza do governo brasileiro em relação ao Amazonas tem sido objecto de reclamações e admoestrações, e tem comprometido a boa intelligencia com os nossos vizinhos.

Comecemos por estes.

O movimento da opinião nos Estados-Unidos e na Europa, depois da exploração dos tenentes Herndon e Gibbon, gerou no animo dos governos das republicas limitrophes a convicção de que deveriam tomar a dianteira e compellir o Brasil a franquear-lhes o commercio directo atravez do Amazonas e de seus affluentes. A 7 de abril de 1852, o presidente da confederação de Nova-Granada publicava um decreto abrindo todos os rios aos barcos estrangeiros de quaesquer procedencias. Este exemplo foi imitado pelo governo do Equador por um acto datado de 26 de novembro de 1853. Ninguem ignora que a Nova-Granada possue portos sobre o mar das Antilhas, mas entretanto a parte central e meridional da republica tem o maior interesse em remetter seus productos pelo Japorá e Rio Negro. O Equador, porém, que possue parte do curso superior do Amazonas e é atravessado pelo caudaloso Napo, por onde descêra Orellana, o Equador não póde dispensar a franca navegação desses rios, não obstante as facilidades que se encontrem na baldeação do Atlantico para o Pacifico no Isthmo de Panamá. Os respectivos go-

vernos teem comprehendido, pois, que incumbe-lhes insistir perante os ribeirinhos na adopção de uma medida larga e liberal. Não serve a essas republicas, sem marinha mercante, uma simples navegação commum com o Brazil, que não é tambem potencia naval: precisam ellas de pôr-se em immediato contacto com todos os estrangeiros. Esse é o motivo por que recusam-se a todas as solicitações do nosso governo, e, apezar de esperanças e promessas vagas, ainda não consentiram em firmar com o Brasil convenções fluviaes ou tratados de limites.

Na republica de Venezuela, porém, foi a diplomacia brasileira mais bem succedida a final, conseguindo o tratado de 5 de maio de 1859 depois das esquivanças e negativas anteriores do governo da republica *. O art. 8° do tratado permitte aos brasileiros a navegação dos rios Negro, Cassiquiare e Orinoco até ao Oceano, na parte pertencente á Venezuela, e aos venezolanos a do mesmo rio Negro e Amazonas nos dominios do imperio. Declara, demais, o artigo que é reservada a cada nacionalidade a cabotagem fluvial entre os seus respectivos portos. O art. 9° estabelece, por expepção ás leis de cabotagem, que considerem-se brasileiras ou venezolanas as embarcações cujos proprietarios, capitães e uma terça parte de marinheiros pertencerem a uma das duas nações, podendo esta ultima condição substituir-se pela de dous terços de estrangeiros ribeirinhos. O tratado, pois, consagrou a idea restrictiva por que tem pugnado o Brazil: e, entretanto, o relatorio do ministerio de estrangeiros, que dava conta dessa convenção, pôde dizer que «as communicações pela mutua fronteira e rios dos dous estados foram estabelecidas sobre as mesmas bases *largas e liberaes* dos ultimos ajustes de identica natureza que o imperio tem celebrado»!

* O relatorio do ministerio dos negocios estrangeiros, de maio de 1862, informava que ainda se não tinha podido obter o accordo complementar do tratado, que deve regular a navegação fluvial.

Como a Nova Granada e o Equador, a republica da Bolivia resiste a todas as solicitações que se lhe tem dirigido para assignar tratados nos termos dos que existem com o Perú e a Venezuela. O relatorio do ministerio dos estrangeiros em 1860 confessava que as questões de limites e fluviaes pendentes entre a republica e o Brazil são as de mais difficil solução. E, para fallarmos claro e sem prevenções de nacionalidade, nenhum governo patriotico na Bolivia póde consentir em tratar comnosco sobre as bases aceitas pelo Perú e pela Venezuela. Ao menos estas possuem costas de mar e alguns portos. A' Bolivia apenas coube em partilha uma nesga de terra nas fraldas dos Andes, no littoral do Pacifico, que se chama o deserto de Atacama, e cujo unico surgidouro é Cobija, miseravel enseada e pequena povoação. A parte oriental da republica, isto é, a das vertentes do Amazonas e do Prata, é a unica povoada, fertil, rica e cheia de futuro. Os bolivianos, pois, carecem de pôr-se em contacto immediato com os navegantes do Atlantico por aquellas duas grandes arterias. Não é um absurdo, por exemplo, que, no seculo em que procura-se reduzir o espaço e economisar o tempo, a excellente lã de Puno, producto boliviano, em vez de ser transportada pelo Amazonas, quasi á vista do qual fôra tosquiada, tenha de ser conduzida, como diz o sr. Maury, á região das nuvens para transpor os Andes, descer até ao Pacifico, dobrar o Cabo d'Horn e entrar no Atlantico? E quantos milhões não poderia a republica colher do commercio de um so ramo de seus productos, a quina, que é ali tão silvestre e mais abundante do que a salsaparrilha no Pará? Foi convencido disto que o general Belzú expediu, a 27 de janeiro de 1853, um decreto que, declarando no preambulo *indispensavel* para o disinvolvimento dos recursos da republica a livre navegação de seus rios, franqueou-a a todas as nações em portos designados, como sejam Exaltacion e Trinidad no Mamoré, Barba-Negra na costa occidental do Paraguay, e Magarinos sobre o Pilcomayo. A abertura do Paraguay até Albu-

querque em Mato-Grosso, cerca de 20 leguas acima daquelle ponto de Barba-Negra, póde ter sido favoravel a uma parte da Bolivia meridional, mas o centro e o norte da republica dependem antes de tudo da navegação do Amazonas. O decreto de 1853 era, porisso, uma aspiração legitima; e duvido que, sem adherir ao seu pensamento, possa o governo brasileiro firmar com a Bolivia os ajustes de limites que anda a solicitar *.

Pretender-se-ha negar que essa situação seja intoleravel? Todos os que procuram-se informar do juizo que geralmente se fórma da politica brazileira nos estados ribeirinhos, teem ouvido proferir cousas bem desagradaveis. Ha uma irritação surda contra o Brazil desde o Orinoco até ao Prata. Vê-se no imperio um pretencioso ou um usurpador. As mais estranhas calumnias acreditam-se ali contra o nosso governo; e essa paz armada, que tão cautelosamente observam os nossos vizinhos do Prata, talvez seja muito breve a norma politica de todos os outros. O exclusivismo attrahe-nos a antipathia. So a franqueza, so a idea americana póde congraçar-nos com o mundo.

---

* São quasi insuperaveis as difficuldades que offerece a longa e penosissima travessia dos Andes; a Bolivia, por isso, é directamente interessada no desinvolvimento da navegação dos dous grandes rios da America do Sul. Recentemente acaba o seu governo de cooperar para a navegação a vapor do Pilcomayo, serviço devido á illustrada iniciativa e sagacidade do general Mitre. Mas a exploração dos affluentes dos Amazonas interessa á Bolivia ainda mais do que as do Salado, Vermejo e Pilcomayo, que são os verdadeiros caminhos do sul da republica. O Guaporé, o Mamoré e o Purus são as estradas naturaes da outra parte da Bolivia. O Purus dista apenas do ultimo ponto navegavel do Mamoré, perto da confluencia deste com o Madeira, cerca de trinta legoas, segundo affirmam alguns viajantes. Aquelle rio (o Purus), sem as cachoeiras do Madeira e com uma vasta navegação de 500 legoas, seria, portanto, ligando-se ao Mamoré por uma estrada, o mais importante canal para a importação e exportação do norte da Bolivia. Este paiz central ligar-se-ia, pois, aos dous grandes mercados, Pará e Buenos-Ayres, cessando as suas interminaveis contestações e rivalidades com o Perú acerca de portos de mar. A politica do illustrado presidente da republica argentina valia a pena, na verdade de ser acompanhada pelo governo imperial. (Dezembro, 1862.)

Allegar-se-ha em contrario o exemplo do Perú? Vejamos. Primeiramente, para essa republica, que conta no Pacifico uma grande navegação directa entretida, sobretudo, pelo guano, a abertura do Amazonas não é, como para a Bolivia, uma questão de vida e de morte. Depois, entre permanecer no isolamento e gozar de meia-franqueza, o governo da republica preferiu esta. Accresce que elle ja insistiu por vezes no mesmo principio porque hoje pelejam a Bolivia, o Equador e a Nova-Granada. Um decreto de 1851, que aliás commettia a incoherencia de so admittir os brasileiros até ao porto de Nauta, declarou que quaesquer nações amigas podiam navegar e commerciar nos rios do Perú, uma vez que obtivessem a entrada no Amazonas. A diplomacia brazileira teve muito que fazer por causa desse horrivel decreto. Agitou-se e tornou-se a agitar debalde. O Perú insistia no que julgava o seu direito, e, longe de retroceder, declarava, a 15 de outubro de 1853, portos habilitados para o commercio estrangeiro os de Nauta e Loreto. Respondendo ás reclamações de nossa legação, o sr. Tirado, então ministro da republica, allegava acerca do Amazonas o exemplo do Rheno aberto pelos tratados de 1815, e os do Prata e Mississipi na propria America. A questão terminou nesse anno, propondo o Perú um convite ás nações ribeirinhas para tratarem ellas da questão fluvial, convite de que o nosso governo procurou esquecer-se, remettendo-o ao conselho de estado. Verdade é que a politica do Perú tem-se modificado nos ultimos annos. A 4 de janeiro de 1854, o governo da republica, revogando a primeira parte do decreto de 1851, admittia-nos á navegação além de Nauta e nos affluentes. Todos sabem que, sobre esta base e a de reciprocidade, firmámos um accordo com esse paiz, que acaba de ser confirmado pelo ajuste de 22 de outubro de 1858. Mas o governo peruano parecé não abandonar a sua idea primitiva. Segundo o JORNAL DO AMAZONAS de 30 de janeiro ultimo, esperavam-se no Pará um vapor armado em guerra, dous para a exploração dos rios e outros tantos para o serviço de

paquetes, mandados construir em Inglaterra pelo governo da republica, que egualmente ordenára a remessa do material necessario para o estabelecimento de arsenal, dique mechanico e eschola de marinha em Nauta. Seis jovens peruanos estudam ha muito na Inglaterra para esse fim. A idea de navegar os rios por meio de paquetes nacionaes ja é antiga, e dáta de 1853, segundo o relatorio do nosso ministro dos estrangeiros em 1854: a republica, nesse intuito, ja intimou á companhia do Amozonas que fica suspensa a navegação que seus paquetes faziam além de Tabatinga, na fronteira, até Nauta. Duvido, meu amigo, que o Perú pare nisto. Possuindo vapores de guerra, arsenaes e escholas navaes sobre o Amazonas, a republica prepara-se, porventura, para exigir, apoiada na força, a aceitação da politica que iniciou em 1851 e que as circumstancias fizeram-lhe modificar? Seja como fôr, o que parece certo é que ella, repellindo o serviço da companhia do Amazonas *, mostra bem que não se aproxima, como insinuam os nossos ministros de estrangeiros, antes isola-se da politica do governo brasileiro.

Vejamos agora o modo porque algumas potencias não limitrophes teem encarado este negocio.

Logo depois dos decretos da Bolivia e Perú abrindo os seus respectivos rios, os Estados-Unidos e a Grã-Bretanha celebraram nesse sentido tratados de commercio com esses paizes. Nos Estados-Unidos acreditou-se geralmente que emfim achavam-se por terra todas as barreiras. E tal confiança inspiram aos americanos do norte a fertilidade e os recursos naturaes da região amazonica, que

---

* Para revelar isto bastava a consideração de que, feito pela companhia do Amazonas, o serviço da navegação ficaria mais barato do que á custa do governo peruano, e sem os inconvenientes associados a toda a empreza do estado. Os incidentes do lamentavel conflicto com os vapores peruanos, *Morona* e *Pastaza*, lançam muita luz sobre as tendencias actuaes, sinão do gabinete de Lima, pelo menos das classes illustradas da republica visinha. Vejam-se acerca desse conflicto os artigos annexos a estas cartas. (Dezembro, 1862.)

logo quatro companhias organisaram-se para explora-la, uma das quaes, com o capital de 100.000 pesos, além de outra (a *Amazon-steam-ship company*) que chegou a registrar o seu acto. Essas tentativas, porém, frustraram-se perante a attitude decisiva do nosso ministro em Washington, que demais pôde-se apoiar, quanto ao Perú, no facto de haver esta republica, a instancias nossas, modificado a sua politica e aceitado a reciprocidade que lhe offerecemos e levamos a effeito. Entretanto o ministro dos Estados-Unidos, em Lima, teve ordem para insistir perante o governo da republica pela participação dos americanos do norte na navegação so concedida ao Brazil. Argumentava o ministro com os portos do Delaware, do James, do Mississipi e outros da União, abertos a todos os povos. Nem isso, nem egual proceder do representante da Grã-Bretanha demoveram o governo do Perú do seu novo proposito. A esse tempo, aqui na côrte, as legações das duas potencias empenhavam os mesmos recursos. A ingleza, sempre mais attenciosa, convidava o Brazil a entrar na via da liberdade ; a dos Estados-Unidos equiparava o Amazonas ao oceano e deduzia dahi o direito á livre navegação para os seus compatriotas. Respondeu-lhes o governo imperial descrevendo, como si foram desertos estereis, o interior do Pará e a provincia visinha, que, segundo elle, ainda não valia a pena entregar á industria e á exploração estrangeira. O governo imperial julgava conveniente, por bem da segurança, adiar para uma época opportuna a abertura do Amazonas, que, aliás, em todo o caso ficaria dependente de convenções especiaes.

Isto dizia-se justamente quando assentava-se o ultimo alicerce na politica, diametralmente opposta, seguida no Prata, cujo exame parece-me indispensavel para autorisar o que vou dizer sobre o direito, em que se julga o governo imperial, de privar os povos limitrophes do ar, da luz e da vida, que para elles é tudo isso a livre navegação do Amazonas.

Março, 22.

SOLITARIO.

CARTA XXV.

SYNOPSE: — Actualidade do direito convencional sobre a navegação dos rios.—Considerações geraes sobre a abertura do Amazonas: direito natural e razões economicas.

Meu caro amigo.—Comprehende-se bem o pensamento do governo imperial sobre o Amazonas. Segundo elle, so aos ribeirinhos pertence o direito de explorar, navegar e policiar o grande rio, nos termos das convenções que forem ajustadas.

Certamente o governo não pensa que seja perpetua esta politica; em varias discussões com a Grã-Bretanha e os Estados-Unidos, o governo declarou que esse systema é transitorio e mantido somente á vista da pobreza e despovoamento das regiões banhadas pelo Amazonas e seus tributarios. Essa politica deve cessar um dia *; mas entretanto o governo professa o principio europeu de que so os ribeirinhos teem um direito *perfeito* á navegação, considerando-se *imperfeito* o de todos os mais povos.

Foi sob esse ponto de vista que o Sr. M. Antas escreveu a sua erudita e bem elaborada memoria em resposta ao pamphleto de Maury. Não pretendo negar que, raciocinando assim, se possa claramente justificar a politica brazileira. Meu ponto de vista, porém, é outro. Em vez de estudar os tratados acerca de taes ou taes rios, os precedentes europeus ou americanos, o direito consuetudinario, o direito escripto ou positivo; em vez de preoccupar-me com essa

* « A abertura do Amazonas ao commercio estrangeiro (dizia o « Sr. marquez de Olinda no seu relatorio às camaras, em 1858) tem con- « tinuado a occupar a attenção do governo.— Sobre este importante ob- « jecto resolverá opportunamente, tomando ao mesmo tempo as medidas « que reclamam a segurança e os interesses do imperio por aquelle lado. » (Relatorio do Ministro do Imperio, 1858, pag. 58.)

distincção escolastica entre obrigações perfeitas e imperfeitas, eu colloco a questão sobre outro terreno, examino-a á luz da razão, estudo o direito natural, péso as conveniencias economicas e politicas.

Mas, antes de fazer considerações neste sentido, permitti-me observar, meu amigo, que o proprio direito convencional não se me afigura tão decisivo como a outros parece. Sei que a sua base, e em que tanto se insiste, é este principio do Digesto (lib. 3 de just. et jure): *Nam quod quisque propter defensionem sui fecerit, jure fecisse videtur.* O que significa que so o medo legitíma essa politica de exclusivismo. E, observarei de passagem, não consta que a livre navegação do Rheno ou do Prata tenha promovido desmembrações ou annexações de parte dos territorios dos respectivos ribeirinhos. Permanecem como dantes; o mesmo succederia no Amazonas.

Aquelle texto do direito romano, com applicação á navegação, ja vai sendo uma antigualha. Veja-se o espirito dos tratados sobre os estreitos, como o de Constantinopla, aliás inteiramente encravado nos dominios ottomanos. De modo que, segundo um jurisconsulto respeitavel, o Sr. conselheiro Heffter, o principio recebido é que os estreitos que constituem vias de transito naturaes, são completamente livres. Aos ribeirinhos pertence so o exclusivo da policia das costas respectivas.

Os tratados de Pariz e de Vienna (1814 e 1815) foram, na verdade, bem claros acerca do direito exclusivo dos ribeirinhos. E é assim que ultimamente uma alteração notavel já se observa no direito internacional. Com effeito, segundo Heffter, « no caso em que o rio se tornasse uma via de navegação *indispensavel* para a subsistencia de uma outra nação, elle não poder-lhe-ia ser fechado ». Os autores antigos, na sua linguagem obscura e enredada, suppunham para esse fim um direito chamado *jus usus innocui* em proveito de todas as nações, direito que aliás denominavam imperfeito, porque o seu exercicio ficava dependente dos tratados.

Essa é a theoria que, professada por Grotius e Puffendorf, foi recentemente seguida pelo Sr. Wheaton, a proposito das discussões acerca do S. Lourenço.

Demais, além da opinião dos jurisconsultos, sabe-se dos principios aceitos acerca do Rheno, Mississipi e do Prata, a que já referi-me.

Sabe-se egualmente que o tratado de Pariz de 30 de março de 1856, depois da guerra da Criméa, estendeu muito os direitos da Europa sobre a navegação do Danubio, creando até uma commissão europea para tratar das obras necessarias á praticabilidade da embocadura.

A mim, portanto, parece-me que, longe de perpetuar-se, a politica do uso exclusivo dos ribeirinhos, consagrada no direito convencional, vai entrando na phase inevitavel de uma transformação gradual *.

E essa transformação julgo-a tão infallivel como exigida por todas as considerações de ordem, de paz, de progresso e de liberdade, por todos os principios do direito natural, da lei racional.

Com effeito, meu amigo, o que distingue o grande seculo democrata, em que vivemos, é essa tendencia de todos os espiritos para acharem a pedra philosophal do bem-estar. Produzir muito, comprar barato, eis a economia das sociedades contemporaneas, eis a sciencia do bom homem Ricardo, prototypo do povo, eis o fim de toda a actividade. Hoje não se quer saber das glorias, phantasmagoricas de outras éras, de pompas custosas, de côrtes brilhantes, de grandes monopolios, de um poder ficticio, de uma ostentação inutil. Hoje, é preciso trabalhar para viver, e vive-se trabalhando. Todos os homens, de todas as raças, de todos os continentes, são chamados pelo genio cosmopolista, que é o distinctivo do ge-

---

* V. o appendice a esta carta.

nero humano, a partilharem e a concorrerem fraternalmente para a producção do mundo, isto é, para a riqueza, para a illuminação, para o progresso, para a moralidade, para o bem-estar dos povos. Eis o Evangelho, não humildemente beato, mas o Evangelho nobre, solemne, caritativo, fraternal, o Evangelho como Christo pregou-o.

Em um seculo destes o direito vale a utilidade; quero dizer, não póde haver direito que importe um damno. Si os americanos do norte pretendem entupir o porto de Charleston, todo o mundo civilisado embarga-lhes o passo, porque isto fôra uma barbaridade prejudicial ao mundo. Si a China, o Japão ou a Cochinchina teimam em incerrar-se dentro dos muros dos seus prejuizos, as armadas invenciveis do Occidente derrubarão esses muros frageis e farão tremular sobre as torres pintadas de suas velhas cidades a bandeira humanitaria do commercio universal.

Não ha riqueza natural que se esperdice hoje. O interesse do mundo, eu diria — o principio da civilisação, do Evangelho, do christianismo, da verdade, da egualdade, — o bem-estar dos povos regula o direito dos povos.

Todas as questões internacionaes resolvem-se hoje por este principio. Da altura delle tudo é pequeno, nada inspira interesse, nem os prejuizos dos reis, nem o orgulho das dynastias, nem a cegueira da plebe, nem o egoismo das olygarchias, nem o fanatismo dos padres. A politica democrata, a politica do mundo, qual existe na cabeça de Bright e de Cobden, é combater o mal e favorecer o triumpho do bem.

Os eixos do mundo forão de ferro; são hoje de raios de luz. A terra era um campo de batalha: é hoje o congresso dos povos livres.

Liberdade! fraternidade! eis a palavra, meu amigo, que redomoinha pelos golphos e pelos mares da Europa, atravessa o oceano, derrama-se pelas Indias, abraça-se com a America, arroja-se

contra os gelos do Norte e as tempestades do Sul, murmura nas virações, ouve-se no gemer das ondas, lê-se nos astros, soletra-se nas flôres das campinas, e sente-se ennobrecer e consolar a alma humana humilhada por tantos crimes, por tantos odios, por tantos vicios, por tantas deshonras!...

Penetrai no leito immenso do Amazonas, assisti á luta gigantesca da pororóca, estudai a fertilidade daquellas margens, a abundancia daquellas aguas, a multidão daquelles rios, a extensão daquellas provincias, a variedade daquellas florestas; combinai todas essas impressões, e dizei-me si aquillo póde ser um thesouro improductivo de dous ou trez povos somente, si aquella parte de um mundo, que Colombo deitou aos pés da humanidade, póde ser a propriedade exclusiva dos commerciantes e dos navegantes de alguns pequenos estados.

Si a região amazonica é o que ha na terra de mais portentoso e de mais incrivel, como concebe-se que deva ella permanecer inculta e inutil?

Não póde o mundo civilisado fazer valer contra nós o mesmo direito com que arrancou as concessões do Celeste Imperio e domou o Japão?

Consideremos a outra face da questão. Um povo reduzido em numero, raro em artistas, em agricultores, em operarios, em constructores, em navegantes, habita as margens do Amazonas. Si esse povo se communicasse directamente com o europeu e com o norte-americano, é fóra de duvida que teria mais barato o pão, mais commodo o panno, mais abundante o transporte, mais facil a vida. Si elle, porém, continúa a ser explorado por um commercio mesquinho, pela pequena navegação de cabotagem ou por uma companhia privilegiada, é evidente que difficilmente crescerá, desinvolver-se-ha, adquirirá forças e accumulará capitaes. Esse povo, ajudado pelo colono europeu ou pelo americano, aprenderia a arte da agricultura, affeiçoar-se-ia á terra, abandonaria os habitos da

vida errante, ingrandeceria o Estado e augmentaria as forças da nação.

Não tem esse povo, portanto, o direito de exigir que o deixem viver livre, que não lhe supprimam o ar, não lhe confisquem a luz?

A questão é simples, é clara, e não admitte duvidas. Venham agora responder a esse povo contrariado nos seus interesses e á humanidade offendida nas suas pretenções, venham responder-lhes com as letras frias de tratados do tempo de Luiz XIV, com os ajustes das metropoles de Hespanha e Portugal, n'um seculo em que a antiguidade não é fiador de nada, e está, pelo contrario, sujeita á fiança da utilidade geral, do interesse de todos, do bem-estar do povo, esse abysmo insaciavel que devóra os thronos mais envelhecidos na historia e as instituições mais arraigadas na indole, nos habitos e nos prejuizos do mundo!

Eis ahi, amigo, o meu ponto de partida. Esboçando-o ligeiramente, escuso de pôr em evidencia os corollarios da doctrina, que vós adivinhais melhor do que eu formularia.

Não vos admire, entretanto, que eu tenha-me elevado ás nuvens para discutir uma questão que parece tão simples. Mas não é do cume dos Andes que sente-se melhor a magestade do Amazonas e a immensidade do Pacifico?

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

Março 23.

A LIVRE NAVEGAÇÃO DOS GRANDES RIOS.

Os nossos estadistas consagram um respeito tão profundo á velha politica do direito exclusivo dos ribeirinhos, que torna-se forçoso insistir na idea, aventada no texto, da transformação lentamente operada nessa parte do direito das gentes, como em outras muitas. Affirmar que as regras internacionaes do tempo de Grotius ou de Vattel sejam as mesmas depois dos congressos de Vienna e de Pariz (1814 e 1856), e que não devam ellas approximar-se mais e mais dos verdadeiros principios do direito natural, das leis da liberdade e egualdade tão fundamentaes nas relações dos

povos como nas relações dos individuos, é o que so podem sustentar aquelles que não toleram o presente sinão com o compromisso tacito de antepor-lhe o passado na primeira opportunidade. Felizmente, porém, o progresso e o tempo caminham em sentidos oppostos.

Na camara dos deputados, os Srs. Paranhos, Carvalho Reis e Taques sustentaram que, sobre a navegação dos rios que cortam o territorio de mais de um estado, vigora ainda aquelle principio do direito exclusivo dos ribeirinhos ao gozo e á policia da mesma navegação. Pondo de parte a questão de policia (em que álias o direito de soberania não autorisaria, v. g., os regulamentos do presidente Lopez em 1856, ou a cobrança de taxas vexatorias como ora no Escalda e outros rios da Europa), examinemos quaes os principios de direito das gentes sanccionados pelas nações mais adiantadas. Vê-se bem que que tratamos do direito *positivo*, não do direito natural ou absoluto, porquanto este não reconhece em um povo o egoismo do Japão, como não sancciona para o individuo o abuso da propriedade : a sua base é a grande lei economica da solidariedade dos interesses.

O congresso de Vienna considerou tão importante esta materia, que della occupou-se com especialidade. Todos sabem que ali principiou-se por nomear uma commissão para estudar o assumpto, e que o respectivo relator, o barão G. de Humboldt estabeleceu, como bases geraes applicaveis a todos os rios, estes trez generosos principios: I. A liberdade da navegação. II. A conservação de direitos somente aonde existissem, não convindo crear novos. III. Regras para as tarifas desses direitos. (Wheaton, *histoire des progrès du droit des gens*, tom. 2°, pag. 184 e seg.)

O que fez o congresso ? como corresponderam a esses sentimentos liberaes os representantes da reacção triumphante na Europa ? Adoptaram unanimemente, no acto final dos seus trabalhos, os mesmos principios em these e com applicação ao Rheno, Escalda, Meuse, Moselle, Elba, Oder, Vistula, Weser e Pó, com os seus diversos confluentes. A opinião contraria recebida a tal respeito, e professada pelos cavalheiros a que referi-me, parece apoiar-se tanto nos precedentes europeus, que eu peço licença para citar os textos dos tratados de Vienna.

Em primeiro logar, o art. II do annexo n. 16 ao acto final, cujo objecto é assentar os principios geraes de accordo com o memoria indicada, diz o seguinte :

« A navegação em *todo* o curso dos rios indicados no artigo precedente « (rios que atravessam ou separam muitos estados), desde o ponto em que « cada um delles torna-se navegavel até á sua embocadura, *será inteira-* « *mente livre*, e não poderá, para o fim do commercio, ser interdita *a* « *ninguem*, conformando-se com os regulamentos dados para sua policia « de uma maneira *uniforme* para todos, e tão favoraveis quanto possivel « *ao commercio de todas as nações.* »

Em segundo logar, nos artigos que acompanham áquelles, o congresso applicou o principio geral por elle proclamado á navegação do Rheno, do Moselle, do Meuse, do Escalda, etc., dispondo miudamente acerca da

policia, direitos de passagem, conservação e outras questões, sempre sob a influencia do mesmo pensamento liberal.

E', portanto, fóra de duvida que os sectarios da doctrina que combatemos não podem incontrar, nas vistas humanitarias, nos principios geraes e nas applicações dos tratados de 1815, a justificação que debalde procurariam nas tendencias liberaes dos differentes gabinetes da Europa contemporanea. Os textos que citámos, são mais que muito eloquentes ; elles confundem o phyrronismo da opinião adversaria ; e é lamentavel que a Hespanha e Portugal não tenham celebrado convenções especiaes acerca do Amazonas, do Prata e dos seus confluentes, de accordo com os principios a que adheriram no congresso de Vienna.

Estudadas assim á luz do progresso operado nas relações internacionaes neste seculo, perante o interesse geral da humanidade e a honra dos povos civilisados, as reclamações dos Estados-Unidos, de França e Inglaterra a proposito do Amazonas nada teem de infundadas nem de atrevidas.

Os Estados-Unidos, com effeito, são nisso perfeitamente coherentes. Nas discussões do fim do seculo passado acerca do Mississipi, cuja embocadura pertencia á Hespanha, senhora então da Luiziana e da Florida, o governo de Washington firmava com calor um principio, que ainda estava na verdade distante dos doctrinas mais largas do congresso de Vienna : o direito que tinham os Estados-Unidos de participarem com a Hespanha da navegação do Mississipi repousava, segundo o governo norte-americano, em um principio perfeitamente gravado no coração do homem, a saber, que o oceano está aberto a todos os homens e os rios a todos os seus ribeirinhos. (Wheaton, loc. cit.) Mas, nos debates de 1828 com a Grã-Bretanha a proposito do São-Lourenço, o espirito liberal é mais adiantado. Ahi invocou-se da maneira mais formal, e como autoridade sobre a materia, o principio proclamado pelo congresso de Vienna. O governo americano insistia no direito de navegar como ribeirinho o São-Lourenço apoiando-o no direito mais largo da livre navegação para todos os povos, promulgado nos actos solemnes dos principaes estados da Europa. Elle considerava esses actos, e dizia-o francamente, como a expressão da opinião publica na Europa sobre tal assumpto. Exprobrava á Inglaterra em face o repudio egoista na America de doctrinas para cujo triumpho tinha cooperado na Europa. O espirito liberal desses debates não póde ser contestado. Entretanto, no São Lourenço, os Estados-Unidos incontravam o recurso da marinha das colonias inglezas do Canadá. Os inglezes diziam ter marinha sufficiente para o serviço de transportes entre o Atlantico e os grandes lagos ; e que, demais, os americanos poderiam communicar com os portos do oceano por meio das estradas de ferro, de canaes e de outros rios. No Amazonas, porém, tudo é o inverso, principalmente em relação á Bolivia, a qual não póde contentar-se com uma meia duzia de vapores brasileiros, que álias não penetram nos confluentes, nem appellar para os inconcebiveis tormentos da dispendiosissima travessia dos Andes.

Na mensagem de 1853, o presidente Pierce dizia ao congresso : « Tenho o prazer de informar-vos que a republica do Paraguay adheriu á po-

litica liberal até hoje repudiada pelo Brazil, sobre os rios navegaveis dentro dos respectivos territorios. » (*Statesman's Manual*, vol. 3.°, pag. 2,028.) Haverá brazileiro que não córe desse parallelo com o Paraguay humilhante para sua patria? Infelizmente ha, e eu devo confessar que esses invocam a musa do terror, admiravel auxiliar contra as invasões do progresso.

Emquanto, porém, fechamos com cem ferrolhos o portão do Amazonas e aproveitamos todas as opportunidades para fazermos melhor direito ao parallelo do presidente Pierce; emquanto lança-se o interdicto sobre todo o commercio, todas as mercadorias e todos os passageiros procedentes ou com destino á republica do Perú; emquanto mettemos a pique um dos seus vasos de guerra *, cousa que o proprio Paraguay nunca praticou; emquanto o governo imperial fornece dest'arte preciosos elementos para as caricaturas dos Lallemants ou para os valiosos encomios da imprensa estipendiada, será muito util ir lembrando, para que o não esqueçam, que nem todos os brazileiros ainda estudam o direito das gentes pelo *Mare clausum* de Selden, nem a politica dos governos modernos pelos tratados de Hobbes.

Admira, com effeito, a segurança com que se endeosa a politica do direito exclusivo dos ribeirinhos quando ella recúa todos os dias perante a lei natural confessada e proclamada no congresso de Vienna. A este respeito cito ainda a convenção de 7 de novembro de 1857 sobre o Danubio, hoje tambem inteiramente livre, tirante sómente a cabotagem entre os portos dos ribeirinhos reservada á navegação privativa de cada um destes. Mas, como observa o Sr. Heller (*Journal des Economistes*, abril, 1862, pag. 111), são os ribeirinhos que, pela natureza das cousas, exercem essa navegação toda local, tornando-se na pratica ficticio o privilegio da cabotagem que lhes é attribuido pelo acto de 1857. Comtudo, fôra para desejar que nem essa mesma reserva se fizesse, como succede no Rheno e nos demais rios indicados. Sabe-se que, entre nós, fez-se identica restricção no Paraguay e no Uruguay, aonde as embarcações estrangeiras so podem penetrar n'alguns e não em todos os nossos portos (decreto de 11 de abril de 1853), e o mesmo consagra o novo tratado com a Venezuella (de 5 de maio de 1859, art. 8.°). Taes restricções são estorvos para o commercio, visto como nenhum dos ribeirinhos do Amazonas, do Paraguay e do Uruguay, comprehendido o Brazil, possue marinha mercante sufficiente para as necessidades da propria pequena navegação local.

Essa recente convenção sobre o Danubio; todos os esforços hoje triumphantes na Europa para a abolição dos embaraços á navegação dos estreitos e rios, quaes as taxas de parada, de passagem, de ancoragem, etc.; todas as reformas de tarifas, suppressões de direitos differenciaes, egualdade dos pavilhões, franquezas para o commercio estrangeiro, liberdade para o commercio nacional; todo esse movimento geral da Europa remanuseando a sua antiga constituição industrial, depois de haver transforma-

---

* Allusão ao recente conflicto peruano, apreciado no Appendice VI.

do a sua constituição politica, póde parecer estranho e inutil aos nossos estadistas que pararam na escola do *Espirito das leis*, mas são para nós acontecimentos com os quaes o Brazil será solidario, mais cedo ou mais tarde. Assim o acredita a imprensa européa; e, resumindo o nosso trabalho publicado em maio ultimo, o *Times* dizia á pouco que não ha razão para seguirem-se no Amazonas principios differentes daquelles que se observam n'outros rios em condições identicas *.

A opinião opposta so encontrará apoio nos homens medrosos, ou tão descuidados da reputação do seu paiz que, por exemplo, não considerassem pouco mortificante a vacillação com que andaram a resolver em 1854 acerca da licença impetrada pelo governo norte-americano para uma exploração no alto Paraguay; mas decididamente essa opinião não terá a honra de ser inscripta nos annaes dos governos illustrados do mundo.

(Dezembro, 27.)

(*) The same principles, in fact, which rule in the case of the Rhine, Mississipi River Plate, and other, and which the brazilian government have lately enforced to obtain the free navigation of the rivers Uruguay and Parana, apply equally to the Amazonas. » (*Times*, 16 de julho, 1862.)

CARTA XXVI.

SYNOPSE:—Contraste palpavel entre a politica seguida pelo governo imperial no Rio da Prata e a observada no Amazonas.— Esboço da historia da abertura do Rio da Prata e seus affluentes.— Não procedeu da nossa iniciativa, mas adherimos plenamente a isso.

Meu bom amigo.— Não ha maior incoherencia do que essa de nossa politica internacional fechando o Amazonas ao norte do imperio, mas adherindo ao sul á abertura do Prata a todas as nações.

E' curioso este lado da questão, e permitti-me ajuntar algumas reflexões.

A nossa posição no Prata é a mesma da Bolivia, do Perú, do Equador, etc., no Amazonas. O papel de Buenos-Ayres é o papel do Pará. Situações identicas, direitos identicos. Si podiamos exigir a livre passagem até Albuquerque, porto franqueado a todos os pavilhões, podem os nossos limitrophes das fronteiras septentrionaes allegar o mesmo direito para Nauta, para a Exaltação, para o Porto-hespanhol. Isto não carece demonstrar-se, é claro como a luz do sol.

O facto conhecido de todos é que, si combatemos Rosas so para obter o direito de navegação commum no Uruguay e Paraná, como ribeirinhos que eramos; si na campanha de 1851 nossas pretenções não excediam disso; si não aspiravamos á liberdade plena e para todos, é, comtudo, certo que depois enviámos ao Paraguay a missão armada de 1855 e a de 1857, e lhe fariamos a guerra, si fosse preciso, para obtermos a liberdade de navegação até á nossa alfandega em Mato-Grosso. A incoherencia é manifesta, e não ha, meu amigo, quem não tenha assignalado por isso a má fé do governo brasileiro.

Poderia eu terminar aqui, mas desejo ponderar-vos que tal é o espirito de nossa politica internacional, que nem se quer podemos

ostentar a gloria de ter sido nossa a iniciativa da franqueza do Rio da Prata e de seus affluentes principaes ao commercio do mundo. Tanto não caberia no circulo estreito dos nossos estadistas. O regimen colonial é para elles sagrado, e so compellidos poderiam abandona-lo uma vez. Era, porisso, que um distincto escriptor allemão, o Sr. Kerst, em um livro elogiado, além de outros, pelo *Journal des Economistes*, acerca do Rio da Prata, dizia em 1854 que no Brasil continúa a pesar o regimen das trevas, do egoismo, da compressão e do isolamento, que começou com a conquista. O mesmo escriptor accusava-nos de hypocrisia e de ciume, e o *Journal des Economistes*, attenuando a censura, accrescentava comtudo que infelizmente o Brazil se tinha manifestado pouco favoravel á liberdade commercial e sobretudo á livre navegação do Amazonas e do Rio da Prata. Tudo isto é perfeitamente historico. Imaginem o effeito que taes cousas produzem na Europa, e esperem depois que desinvolva-se a emigração espontanea.

Acreditem os brasileiros sinceros ; não é como um povo livre, liberal e progressista que nós apparecemos no mundo. Ao contrario, os nossos melhores amigos fazem esforços para provar que pelo menos não somos barbaros. E, na verdade, tudo, dentro e fóra do paiz, concorre para confirmar o conceito desfavoravel que ainda não podemos desfazer.

Entre outras ahi está a questão do Prata. Deixemos a imbecilidade com que temos negociado com o Paraguay, a incerteza com que procedemos para com os nossos devedores de Montevideo, ou o medo que nos inspira Buenos-Ayres. Tratemos so da questão fluvial. Veja-se como caminhou a hypocrisia, de que fallára o Sr. Kerst.

Sabe-se que, entre outras monstruosidades, Rosas, de quem levámos um seculo a desembaraçar-nos, Rosas tinha o seu systema : queria dominar todas as provincias desde o Atlantico até ao Pilcomayo, annexar o Uruguay e submetter o proprio Paraguay. Para

isto, o seu plano de guerra era o mesmo do Dr. Francia, o isolamento, o mesmo que foi de Napoleão, o bloqueio continental. Todos os rios e todos os portos ficariam fechados; só Buenos-Ayres, só a alfandega de Rosas seria o emporio exclusivo de todo o Rio da Prata.

Essa politica fazia-nos mal; porém, sobretudo, seu autor inspirava-nos terror. Acontecia que tinhamos portos no Uruguay, no Paraná e Paraguay que achavam-se inhibidos até na pequena navegação ribeirinha, garantida pelo tratado de 27 de agosto de 1828. Foi o nosso ponto de partida, além de outros relativos a Montevideo. Declarámos a guerra.

Entretanto, o governo imperial nos tratados de alliança e commercio que precederam a luta, não esqueceu-se da sua politica fluvial. Pelo tratado de 12 de outubro de 1851, com a republica do Uruguay, estabeleceu-se a navegação commum aos ribeirinhos dos respectivos rios e affluentes, e prometteu-se obter a coadjuvação dos outros estados para o mesmo fim. Não se tratava de estender o favor aos estranhos. Os convenios especiaes de alliança entre o Brazil, Uruguay, Entre-Rios e Corrientes, de 29 de maio e 12 de novembro de 1851, consignaram o mesmo principio.

Mas diversas circumstancias concorreram para fazer os nossos vizinhos adoptarem uma politica liberal.

Pouco depois da guerra, o general Urquiza, como director provisorio da Confederação Argentina, e para despertar a boa vontade das grandes potencias maritimas, promulgou um decreto, em 3 de outubro de 1852, abrindo ao commercio estrangeiro diversos portos do Paraná e do Uruguay. Esse decreto, ou, pelo menos, os tratados que em vista delle celebraram os Estados-Unidos, a França e a Inglaterra, em 10 de julho de 1853, tinham por base a mais plena liberdade e até a extincção dos direitos differenciaes segundo a nacionalidade do navio, que actos anteriores estabeleceram.

A 18 do mesmo mez de outubro de 1853, o Dr. Juan Carlos Go-

mes, ministro de estrangeiros da Republica do Uruguay, accedendo ás instancias dos representantes das tres citadas potencias e da Sardenha, fazia o governo provisorio publicar um decreto, que egualmente declarava livre a navegação dos respectivos rios.

Finalmente, o proprio presidente Lopez tinha, em março de 1853, assignado com os ministros das mesmas potencias um accordo permittindo a livre navegação do Paraguay até á Assumpção e do Paraná até Itapua (Encarnacion), ao mesmo tempo que a Bolivia fazia egual concessão acerca do Vermejo e do Pilcomayo.

Assim, pois, o Brazil via-se sitiado. Até ao limiar de sua porta, até á fronteira de Mato-Grosso, far-se-ia o commercio livre. Continuaria elle a persistir na politica do direito exclusivo dos ribeirinhos? Quereria descontentar a longinqua Mato-Grosso, obrigal-a a servir-se dos transportes por terra entre Rio e Cuyabá, cujos comboios consumiam 10 mezes entre a partida e a volta? Não; o governo imperial comprehendeu que era preciso ceder, e o porto de Albuquerque foi franqueado ao commercio de todos os povos.

Portanto, procedemos ahi, como temos infelizmente procedido a respeito de tudo, sem iniciativa e opportunidade, como no trafico de negros, sem generosidade, como no Amazonas.

Mas, entretanto, o facto ahi está; si a não creamos, adherimos á politica liberal no Prata. Ali possuimos duas alfandegas: a de Uruguayana e a de Albuquerque. Hoje mesmo ja se póde apreciar os effeitos dessa politica: Mato-Grosso, pobre e amesquinhado outr'ora, desinvolve-se aos poucos. A parte occidental da provincia do Rio Grande do Sul prospéra a olhos vistos.

A politica brasileira, pois, adiantou um passo, e adiantou-o com a convicção de que era difinitivo. Depois disso tem o Brazil firmado ajustes, com o Uruguay em 4 e em 15 de setembro de 1857, com a Confederação Argentina em 7 de março de 1856, com o Paraguay em 12 de fevereiro de 1858, reconhecendo expressa ou tacitamente o principio da navegação permittida a todos, regulando a policia

dos rios, concordando sobre a introducção de vapor, e estipulando acerca dos navios de guerra.

Para patentear o espirito de nossa politica actual no Rio da Prata, recordarei as insistencias, diligencias e ameaças de guerra, de que nos servimos afim de obrigar o presidente Lopez a abolir os vexames com que pretendeu tolher-nos a passagem para Mato-Grosso, vexames de que o presidente servia-se para obter a nossa adhesão ás suas propostas acerca de limites.

Ainda mais: já em 1854 tinhamos permittido ao tenente da marinha dos Estados-Unidos, Th. Page, seguir no *Water-Witch* até acima de Albuquerque, ultimo porto aberto aos estrangeiros, ainda que, fasendo-o, declarassemos que essa concessão não formava precedente *.

Ainda mais: em nota de 9 de maio de 1854, o nosso ministro de estrangeiros, respondendo á legação britannica, declarava-lhe que o governo imperial desejaria permittir a navegação directa até Villa-Maria sobre o Paraguay ou até Cuyabá no S. Lourenço, mas isso accarretaria despezas fiscaes que as vantagens não haviam de compensar. Assignava essa nota o Sr. visconde de Abaeté, o qual ja tinha em outras affirmado que o pensamento do governo acerca do Amazonas não era o de trancal-o perpetuamente. É algum progresso sobre o emperramento de seus antecessores; ja não se ostenta o tom decisivo e absoluto das discussões precedentes.

Paremos aqui, meu amigo. Vêdes bem a realidade do parallelo que eu pretendi esboçar entre as ideas que dirigem as nossas relações no Prata e as que vigoram no Amazonas. O contraste é palpavel. As duas politicas são inconciliaveis.

---

* O commandante do *Water-Whicth* não teve noticia dessa concessão a tempo de approveital-a, e voltou de Albuquerque. (*La Plata and Paraguay*, by T. J. Page; New-York, 1859: pag. 29 e 195.) Entretanto, essa concessão devêra-se fazer sem demora, agradecendo-se ao governo americano a coadjuvação que espontaneamente prestava para a exploração do Paraguay.

Talvez acrediteis pouco benevola a linguagem de que servi-me acerca do nosso proceder no Prata. A historia não me permitte outra; e, si alguns escriptores julgam conveniente mentir á historia para adular o presente, eu julgo que é preciso dar-lhe uma lição severo como exemplo para os contemporaneos e aviso para os vindouros. Si deve-se sacrificar a verdade aos interesses de nossos amigos ou ao amor proprio de nosso paiz, então mudemos de assumpto, trememos romances ou tecamos anedoctas.**.

Não pretende, porém, consumir-vos a paciencia inutilmente vosso amigo, o

SOLITARIO.

Março, 24.

** Acerca da politica adoptavel para com os nossos vizinhos, não é duvidoso o programma de imparcialidade e lealdade professado pela opinião liberal no Brazil. A proposito do recente conflicto com os vapores peruanos, o redactor politico do *Correio Mercantil*, S. Ex. o Sr. deputado F. Octaviano, lembrava-nos a fidelidade devida a esse generoso programma nas seguintes nobres palavras:

« A nossa missão na America é uma missão de paz e não de guerra. Mais forte, mais rico, mais industrioso, o imperio do Brazil deve ser o amigo e protector das outras nacionalidades sul-americanas e não hostilisal-as jamais, sinão em caso extremo, quando absolutamente não possa chamal-as á razão ou compôr-se com ellas amigavelmente.

« Deixar-se arrastar por momentaneas irritações nào é prova de sabedoria, nem no homem particular, e menos da parte dos governos de nações civilisadas. O amor proprio excessivo tem sido as mais das vezes o gerador das grandes lutas, que só serviram para atrazar os paizes contendores, arruinando-lhes as finanças e o commercio, e paralysando-lhes todas as industrias.

« Applaudimos a deliberação do governo imperial de mandar alguns vasos de guerra para a embocadura do Amazonas, àfim de exigir dos peruanos mais alguma delicadeza e cortezia para com o povo amigo e generoso que sempre os tratou com deferencia e consideração; acreditamos, porém, que se teriam dado ao chefe dessa força maritima e ao presidente do Pará instrucções de prudencia e até de longanimidade.

« Não sabemos se foi arreganho, inadvertencia ou errada comprehensão de seus deveres o recente procedimento dos navios peruanos relativamente ás auctoridades do Pará. Pensamos, porém, que o governo da republica do Perù se appressará em desapprovar o acto dos commandantes dos navios, e em dar-nos explicações amigaveis.

CARTA XXVII.

SYNOPSE: Porque devemos abrir o Amazonas. — O Pará: sua população, producção, commercio e rendas. A politica japoneza opprime o Pará. — A provincia do Alto-Amazonas. — População e producção estimadas de todo o valle do Amazonas. Podem alimentar desde já um extenso commercio directo com os estrangeiros. — Serviços e insufficiencia da Companhia do Amazonas. — A subvenção vale o privilegio. — Constrangimento e iniciativa. A politica do governo. O medo dos estrangeiros. O receio pela integridade do imperio. O systema das peas. — Prisão de Humboldt. — Medidas prévias e preparatorias da abertura do Amazonas. — Apologo.

Meu estimavel amigo. — Si as considerações de uma politica liberal e generosa, unico meio de angariar as sympathias do mundo civilisado; si o amor á coherencia, tão compromettida pelo disparate entre o systema a que adherimos no Prata e o proceder que observamos no Amazonas; si os conselhos da prudencia, que nos está mostrando o perigo occulto de uma politica egoista, que faz de cada um de nossos vizinhos, não um alliado, mas um inimigo; si tudo isso não aconselha a abertura do Amazonas, exige-o, pelo menos, a prosperidade de duas grandes provincias, e a do Pará sobretudo, exige-o tambem o descontentamento que lavra ahi contra o espirito centralisador do governo do Rio de Janeiro.

EDITOR

« Se fôr necessario o emprego dos meios violentos para que nossos vizinhos nos respeitem, cumpre ter a coragem do direito escarnecido. Mas é bom ter sempre em lembrança que o respeito conquistado pela força só á força se mantém, e portanto que se deve esgotar toda a prudencia antes de se chegar a um caso de guerra.

« Da alta lição e grande experiencia do nosso governo só se deve esperar, na conjunctura actual, uma politica reflectida e previdente.

« Tenhamos a firmeza do homem calmo que está conscio de seu direito; mas tenhamos tambem a sua moderação. Reclame-se o que é justo; mas não se antecipem conflictos desnecessarios. » (*Correio Mercantil*, 12 *nov.* 1862.)

O Pará ja não póde ser tratado como pupillo, como territorio sem importancia. Ali, como no Rio Grande do Sul, como no valle do Mississipi, como na margem occidental do Prata, ali caminha-se a passo de gigante. O Pará de hoje não é a provincia anarchisada pela caudilhagem de 1835 e 1836. Consultem-se as estatisticas.

Logo após a guerra civil, em 1837, a importação de mercadorias estrangeiras no Pará apenas foi de 1.287:591$. Vinte annos depois, no exercicio de 1857—58, excedia de 4.000:000$. No exercicio de 1859—60, a mesma importação foi superior a 5.000:000$.

A exportação, que em 1837 não passava de 848:377$, foi, no exercicio de 1857—58, de 3.549:631$; e, no ultimo indicado, de 5,912:860$.

Emfim, o Pará occupa o quinto lugar na escala de nosso commercio de importação directa, o sexto no total desse commercio sommado com o indirecto de cartas de guia, e o sexto tambem no movimento da exportação *.

As rendas provinciaes seguem a mesma marcha espantosa. No primeiro anno da navegação a vapor, em 1853, os cofres da provincia recolheram 220:543$781, mas em 1860 cobraram 793:955$380.

---

* Eis aqui os dados estatisticos que o autor citava a proposito do mais importante dos productos do Pará :

« Ja em 1853, dizia a commissão encarregada de rever a tarifa de 1844 : « Si a gomma-elastica ou caoutchouc não é um artigo de nosso monopolio principal, ao menos somos os seus maiores exportadores. » No periodo de 1839 a 1850, a exportação da gomma-elastica subiu gradualmente de 39.911 a 68.455 arrobas com os valores correspondentes de 361:479$ a 452:104$. Estas quantidades, porém, oscillaram durante o periodo de 1852 a 1858, entre o minimo de 109.344 arrobas (em 1858) e o maximo de 195.285 (em 1855), com os valores de 1.243:300$ e 3.571:300$. O Pará, que é o primeiro productor da gomma-elastica, e que não teme a rivalidade de Java, ou de quaesquer das republicas vizinhas, deve ao caoutchouc, em grande parte, o notavel desinvolvimento de seu precioso commercio com os Estados-Unidos, o aproveitamento dos braços de seus laboriosos indigenas, a sua navegação a vapor, a sua prosperidade. » (*Correio Mercantil* ; dezembro de 1862.)

O Pará sente-se viver. A cidade de Belém não confia debalde no futuro; ultimamente dever-se-ia contractar ali a illuminação a gaz. A praça é animada; a moeda estrangeira gyra abundante; o americano e o inglez habituam-se facilmente á amenidade do clima; tudo dá o direito de esperar que a ultima barreira caia por terra. Será um novo mundo que se abre aos povos.

Entretanto, todas essas cousas são o producto de pouco mais de 300.000 habitantes, e esses mesmos vivendo dos recursos naturaes. Sabe-se que a seringa, ou gomma elastica, e o cacáo, principaes ramos do commercio do paiz, são silvestres. Não ha, portanto, verdadeira cultura no valle do Amazonas. Si ella existisse naquelle paraiso uberrimo, si o braço estrangeiro plantasse ali o café e o algodão, si o navio inglez ou o americano frequentasse aquellas aguas com plena franqueza e assiduidade, o que não viria a ser o valle do Amazonas em poucos annos?

A politica japoneza embaraça o Pará. Imagine-se que, segundo as justas observações do Sr. Coutinho em um relatorio ultimamente publicado, toda a população do Pará é nomade, não se fixa em parte alguma, estabelece-se aqui e acolá, cada vez mais longe, e em procura incessante de novos seringaes, de novos cacaoeiros, de novas mattas de salsa-parrilha, de castanha, etc. O caboclo, o natural da provincia, não abandonará essa vida em quanto outra industria não houver mais vantajosa. E essa industria será a lavoura de café, de algodão e cereaes, logo que os productos silvestres, pelas distancias em que se acharem e despezas que estas acarretarem, não derem lucros superiores aos daquelles outros. Mas quem ensaiará a agricultura? Quem, sobretudo, facilitará os transportes e provocará o consumo? O estrangeiro, com o seu arado, o seu braço, a sua intelligencia, a sua perseverança, o seu navio, o seu vapor, o seu commercio. Isto fere os olhos.

O Pará conhece isso, e experimenta, portanto, a mais decidida attracção para os estrangeiros, tanto quanto resente-se da politica japoneza do governo do Rio de Janeiro.

Quanto á provincia do Amazonas, o seu desinvolvimento não é menor. Sua população, nas mesmas condições economicas que a do Pará, não excede, é verdade, de 60.000 almas, e sua exportação consiste na gomma-elastica e no peixe pirarucú, principalmente, além da castanha, salsa-parrilha, guaraná, tabaco, etc.

Esses productos, porém, que representavam em 1853, começo da navegação a vapor, cêrca de 246:940$, subiam em 1860 a 702:112$940, quasi o tripio *. A renda provincial, que em 1852, pouco depois da installação da provincia, não excedêra de 17:777$, orçava por 88:892$ no exercicio de 1860.

A parte que possuimos da região amazonica, não está pois deserta, nem existe improductiva, como insinuaram os nossos ministros de estrangeiros para justificarem, perante os governos dos Estados-Unidos e da Grã-Bretanha, a permanencia da politica exclusivista. Contém uma população de cêrca de 360.000 almas, que vende ao estrangeiro annualmente productos no valor de mais de 6.604:000$, e compra-lhe mais de 5.000:000$.

Mas para imaginarmos a importancia do valle do Amazonas é preciso alargar as vistas e comprehender, de um lado, toda a sua população e toda a sua producção, e de outro as facilidades de transporte resultantes do seu systema fluvial.

Segundo um quadro annexo ao relatorio de 1856 do presidente do Amazonas, so do Perú tinham-se recebido em Manáos naquelle anno productos no valor de 327:000$, em que sobretudo avultavam

---

* A folha official do Amazonas publicou alguns dados estatisticos sobre generos da producção daquella provincia, donde se vê que em 1830 exportou 5.643 arrobas de tabaco, e em 1860 apenas 2.270; que em 1830 exportou 6.200 arrobas de cafe, e em 1860 apenas 270; que em 1830 exportou 3.839 arrobas de salsa, e em 1860 apenas 2.071. Em compensação em 1860 exportou 11.975 arrobas de cacáo, quando em 1830 apenas 2.300; em 1860 exportou 53.200 arrobas de peixe, quando em 1830 apenas 13.450; em 1860 exportou 200 arrobas de guaraná, quando em 1830 apenas 40.

os chapéos. Parece, porém, que o total da importação e exportação que o Perú póde fazer pelo Amazonas não é hoje menor de 10.000:000$, isto é, um sexto dos valores de seu commercio externo. E tenho para assim pensar um motivo : o interesse que seu governo liga á navegação do rio, que custava-lhe 120.000 pesos fortes nos ultimos annos, e obrigou-o agora a comprar quatro vapores afim de faze-la por si mesmo. Demais, a população das provincias do Perú situadas nas vertentes do Amazonas ou de seus affluentes, não é inferior a 600.000 almas, isto é, a um quarto do total dos habitantes da republica.

Quanto á Bolivia, creio que metade da sua população, ou um milhão de homens, habita as margens do Beni, Guaporé e Mamoré, etc., e não poderia fazer um commercio menor de 5.000:000$, visto como, em 1852, orçava-se em 2.000:000$ de dollars so a quina que a republica poderia exportar.

Reuno a isso 400.000 habitantes das comarcas e departamentos ribeirinhos de Mato-Grosso, Goyaz, Equador, Nova Granada e Venezuela, com um commercio pelo Amazonas que hoje não é exageração orçar em 1.000:000$.

Portanto, approximadamente calculo que a população dependente da livre navevação do Amazonas é maior de 2.400.000 almas, e que o movimento do respectivo commercio, dada a facilidade de transportes, não ficaria logo nos primeiros annos aquem de 28.000:000$*.

---

* As ultimas noticias do Amazonas confirmam o que se dizia sobre o desinvolvimento do commercio de exportação de Venezuela pelo Rio Negro. Transcrevo da *Estrella do Amazonas* o artigo seguinte assignado pelo mesmo Sr. Coutinho citado acima:

« O desinvolvimento do commercio com a republica de Venezuela, que se tem observado ultimamente, é um facto de grande alcance para o imperio. O tratado que celebrámos com os nossos visinhos foi utilissimo a elles e a nós. Povos amigos e ligados pela cadêa mais forte e civilisadora, que é o commercio. havemos de obter bellos resultados, talvez não muito tarde, aproveitando-nos das grandes riquezas naturaes de nossos paizes. As cachoeiras do Rio Negro, na parte pertencente ao Brasil, são insignificantes, si as compararmos com as do Orinoco, que teem de vencer os povos da fron-

O valle do Rio da Prata até ás nossas fronteiras de Mato-Grosso não é muito mais povoado, ainda que seu commercio seja muito maior. Imagine-se, porém, que as regiões do Prata gozam da liberdade plena desde 1853 e que o valle do Amazonas só nesse anno veio a ser cortado pelos primeiros vapores de um dos paizes ribeirinhos. E entretanto, no curto periodo de oito annos, a producção ahi, graças ao serviço da Companhia do Amazonas, multiplicou-se espantosamente.

Estas reflexões, posto que se apoiem em meras estimativas, mostram claramente que era infundado o argumento, opposto pelo governo imperial ás pretenções da Grã-Bretanha e dos Estados-Unidos, e que consistia em declarar pouco habitada e improductiva a região amazonica. Não é muito menos que a do Prata, e póde facilmente vir a ser muito mais *.

Fôra escusado allegar aqui a importancia e navegabilidade do

---

teira. Os saltos alli chegam a 50 e 80 palmos de altura ; as canôas passam com grande perigo, e não poucas lá teem ficado submergidas.

« Este anno chegaram de S. Carlos, ultima povoação de Venezuela na fronteira, grandes batelões, e informam os viajantes que a passagem pelas nossas cachoeiras não é custosa.

« Na subida, porém, não se incontra a mesma facilidade, e a viagem é muito demorada. Por isso os negociantes vendem os batelões nesta capital, e voltam em igaritès. Daqui resulta que os nossos visinhos não podem levar certos generos mais volumosos, e asssim deixa em parte de ser recompensada a actividade e o trabalho de tão longa viagem, e soffre tambem o nosso commercio. »

* O congresso dos Estados-Unidos auctorisou o presidente a negociar com as nações estrangeiras a exportação dos negros libertados. Creio que, neste sentido, celebrou-se um accordo com o ministro da Dinamarca, para o recebimento de negros em Santa Cruz, e parece que com a Hollanda se assignaria outro quanto á ilha de Curaçao. Consta que o ministro americano nesta côrte, o Sr. Webb, fizera identica proposta ao governo imperial para a importação no Amazonas de um grande numero de libertos. A idea desfavoravel que fórma-se da salubridade do Amazonas, sem reflectir-se na completa ausencia de condições hygienicas e na falta de re-

gigante dos rios e dos seus tributarios. Todos o conhecem, todos sabem que a bacia do Amazonas é o paiz do mundo de communicações mais faceis. Seus rios, seus canaes naturaes, seus lagos são innumeros. Dahi uma fertilidade espantosa e uma inaudita variedade de productos. Emquanto as margens do Rio Negro ou do Solimões podem desinvolver perfeitamente o proprio café, as do Madeira produzem o melhor algodão conhecido, que ali é tão silvestre, como nellas e nas de outros confluentes a salsa, a baunilha, o cacáo, a seringa, etc. O valle do Amazonas é uma serie de ilhas e uma successão de lagos e de ribeiros. Ali por muito tempo não se ha de fallar em estradas de ferro ou outras : os habitantes possuem as verdadeiras estradas, esses caminhos que andam, os rios, na phrase de Pascal.

Um paiz, assim rico pelas propriedades do terreno, pelos seus productos naturaes, pelos meios de transporte, pelo clima, pelo maravilhoso e pelo real, um paiz semilhante não póde desfallecer debaixo do peso de um regimen desconfiado, impotente e detestavel. Elle clama em altos brados pela liberdade : teimarão em recusar-lhe os meios de prosperar ?

Para o valle do Amazonas, para as nossas bellas provincias do equador, o commercio livre nos rios é como o ar para os pulmões. Não podem dispensal-o, porque não teem abundancia de braços : e só o navio estrangeiro introduzirá braços. Não o podem ainda, porque hoje seus habitantes acham-se dispersos e vivem uma vida

---

cursos que sente a misera população que habita as margens do grande rio, têm concorrido para algumas pessoas julgarem proveitosa a proposta, parecendo-lhes esse o meio unico de povoar os varios territorios do equador. Felizmente, porém, o governo imperial não poderá adherir a esse convite (que aliás fascinou-nos á primeira vista) sem a revogação, que não é provavel consiga, da lei que prohibe a qualquer homem liberto, que não fôr brasileiro, desembarcar nos portos do Brazil debaixo de qualquer motivo que seja, sendo immediatamente reexportado o que desembarcar : lei de 7 de novembro de 1831, art. 7°. (Dezembro de 1862.)

errante : e so o estrangeiro desinvolveria os portos das margens do Amazonas, attrahiria a elles a população disseminada, fixal-a-ia em derredor desses centros, e tranformaria assim a constituição economica dessas regiões.

Nem pretenda-se argumentar com a existencia da Companhia do Amazonas. O serviço que ella presta é incontestavel, mas acha-se muito aquem das necessidades. Os paquetes da Companhia serão sempre muito uteis a todo o valle do Amazonas, mas elles não transportam todas as mercadorias que se lhes offerecem. As mais pesadas, e sobretudo madeiras, são de ordinario preteridas pela gomma-elastica, pelo cacáo e outros productos. A' pequena cabotagem de porto a porto do Amazonas, a companhia não presta sinão serviços insignificantes. Seus paquetes teem todo o interesse em so levar mercardorias para os pontos de maior consumo, e de ordinario para os extremos de cada uma das linhas, e creio que não se prestam a servir de rebocadores ás canôas e montarias.

Demais, quando verdade fosse que a companhia, por sua actividade ou pelo numero de seus navios, conseguisse fazer face a todas as necessidades de transporte, ella não poderia remover o inconveniente do commercio indirecto. Eu me explico. O estrangeiro, por virtude de nossa politica japoneza, espera no Pará que o paquete da companhia ou as canôas dos indios desçam os rios carregadas de seringa ou de outros generos para despacharem-se no Pará e baldearem-se depois ou carregarem-se nas embarcações de longo curso. Imaginem-se as as despezas excessivas dos fretes, a perda de tempo, etc. Ao contrario, que vantagem não fôra para o americano ou para o inglez poder entrar pelo rio acima, com o seu vapor ou o seu navio á vela, descarregar farinha ou fazendas em um porto habilitado e carregar nesse ou em outro o que desejasse ?

Não pretendo negar que a Companhia do Amazonas nasceu de uma idea patriotica, nem deslustro o merecimento real do distinc-

to cidadão a cuja actividade e intelligencia devemos agradecer ter-se realizado o pensamento da lei de 1850. Mas, brasileiro e homem do progresso, o Sr. barão de Mauá reconhece certamente que trancar o Amazonas é impôr ás nossas ricas provincias do equador e ás republicas vizinhas a lei do monopolio da florescente e poderosa companhia de navegação fundada em 1852. Monopolio, digo, porquanto, ainda que se tenha resgatado em 1854 o privilegio exclusivo a ella concedido por trinta annos, ainda que hoje outra qualquer se possa fundar para o mesmo fim e para prestar o mesmo serviço, é comtudo evidente que nenhuma empreza poderá concorrer com essa. Com effeito, além dos vapores que possue, dos capitaes realizados, do fundo de reserva, a companhia do Amazonas percebe do Estado uma subvenção de *setecentos e vinte contos* annuaes, correspondente ás tres linhas de Belém a Cametá, de Belém a Manáos e de Manáos a Tabatinga, além dos 120.000 pesos fortes pela viagem até Nauta, a que o Perú obrigou-se pelo contracto de 1859, ultimamente findo. O capital da companhia é de 2.000:000$. A subvenção que o estado lhe paga annualmente acha-se, portanto, em grande desproporção. So isto basta para a companhia prosperar. Ella está garantida por isso e por um contracto solemne. Póde-se, pois, affirmar que tal subvenção importa tanto como um privilegio. Actualmente o valle do Amazonas é para essa companhia o mesmo que o Indostão foi para as Indias: ella navega-o, explora-o, compra, vende, governa. Vêdes bem, meu amigo, uma face mais da questão. Vêdes claramente outro resultado funesto da politica japoneza. Mas essa politica não é util a ninguem. A propria companhia do Amazonas não póde preferil-a á liberdade do rio, porque esta promoveria o trabalho, augmentaria as transacções, derramaria a abundancia, povoaria os desertos e multiplicaria os transportes. É a ordem natural das cousas, e nisso consiste a harmonia dos interesses.

Tudo aconselha, meu amigo, que abandonemos o espirito das

tradições coloniaes, essa politica barbara e estulta, que, nos seus tratados entre as corôas de Hespanha e Portugal, fazia escrever que este ultimo reino podia excluir as proprias colonias hespanholas ribeirinhas da navegação do Amazonas.

Abra-se resolutamente o grande rio. Conquistemos assim as sympathias, que nos faltam, do mundo civilisado. Teimando sem previsão no systema actual, faremos um dia á força o que hoje recusamos praticar espontaneamente. Será uma outra vergonha, como essa da extincção do trafico. Mais uma grande medida para o florescimento do paiz ficará dependente, não de nossa tardia iniciativa, não de nossa preguiça, não de nossa ignorancia, não de nossa ridicula prudencia, não de nossa fatuidade, mas da boa vontade de Palmerston, de Russell, de Lincoln, de Luiz Napoleão, ou, porventura, dos chefes colligados das republicas vizinhas.

Affigura-se ao governo imperial que abrir o Amazonas é a maior das imprudencias. Não fosse essa a unica do governo! Nossa politica interna e externa recorda-me sempre, pela sua timidez, cautelozamente sábia e sabiamente cautelosa, a figura interessante de um maniaco que, por medo de quebrar as pernas, abraçasse o expediente de nunca mais andar, de deixar-se ficar sentado—quando todo o mundo, perto e longe de si, vai para diante.

Ora, o primeiro medo do governo imperial é que os estrangeiros, e sobretudo esses insaciaveis americanos, tomem-nos um pedaço ou todo o precioso valle. Mas, para impedil-o, o que fazemos? indispomo-nos com os nossos vizinhos, que querem e precisam da liberdade; temos, pois, a retaguarda indefesa: e, na propria casa, na propria provincia do Pará, não grangeamos affeições, porque tambem offendemos os seus interesses.

Abra-se o Amazonas; é o unico meio de frustrar as ambições de quem quer que seja. Interessemos o inglez, o americano do norte, o peruano, o boliviano, todos emfim, na conservação de nossa propriedade, que mostraremos apreciar e tornar util ao mundo.

E quer-me parecer que, para concluir as nossas pendencias com a França a respeito de limites, outro meio não existe mais efficaz. Si abrirmos franca e inteiramente o Amazonas ao commercio universal, nem os inglezes nem os americanos consentirão que os francezes arranquem-nos uma grande parte até o Araguary, como pretendem; nem os mesmos francezes alimentarão mais as suas pretenções, cujo fim manifesto é tornarem-se ribeirinhos para usufruir as vantagens que a estes competem.

Outro susto inquieta o governo: receia que a prosperidade aconselhe ao Pará a idea de separar-se do Imperio. Quando deva ser assim, não é um egoismo barbaro pretender impedir esse facto tratando uma provincia irmã como si fôra paiz conquistado? Mas, meu amigo, a verdade parece-me justamente o contrario. O que excita o descontentamento no Pará, o que alimenta ali, entre os homens illustrados sem distincção de partidos, uma idea vaga de independencia, é justamente o regimen a que tão rico territorio está sujeito.

Abra-se o Amazonas; deem-se ás provincias presidentes illustrados, estudiosos e duradouros; abaixem as tarifas e os impostos geraes; façam menos despezas, e nem o Pará nem provincia alguma terá necessidade de formar um Estado á parte, em que póde correr todos os perigos da anarchia, quando, no seio do Imperio, goza de paz interna, beneficio inestimavel certamente.

Sei bem, meu amigo, que este modo de ver os negocios de nossa patria não é geral. Muitas pessoas quereriam seguir o caminho opposto, *fortificar* a autoridade que ja é fortissima, para *resistir* á anarchia. Empenho vão! tarefa enganosa! E' preciso convencermo-nos de que o povo deste paiz está peado. O governo é tudo, o povo é nada. A' lei permitte-se intrometter-se em tudo, á iniciativa particular consente-se fazer o menos possivel. Um paiz pobre, que vive á custa do estrangeiro, recebe com direitos pesadissimos os productos estrangeiros. E' necessario, em vez de com-

primir, alargar, fomentar, deixar correr desimpedidas as fontes vivas do trabalho, da riqueza, da producção. O *deficit* ahi está batendo á porta ha trez longos annos. A bancarota virá a seu tempo. Querem conjurar a tempestade? Não despendam o que não podem e libertem o paiz. Recuem no caminho do desperdicio esteril, recuem na politica compressora, dous meios unicos para chegar a este resultado proximo: prosperidade real do paiz e abundancia do thesouro.

Abra-se o Amazonas, repito. Deixem respirar o paiz. Abandonem a politica timida do egoismo japonez.

Todos os escriptores, que disso tratam, não se esquecem de pôr em evidencia o caracteristico de nosso governo, e insistem geralmente em um caso acontecido a Humboldt. Na sua *Viagem ás regiões equinociaes do novo continente*, liv. 8°, cap. 23, Humboldt conta que, pretendendo visitar as missões do Rio-Negro e examinar o canal que une dous grandes systemas de rios, deixou de fazel-o por causa das complicações politicas entre as côrtes de Lisboa e Madrid. Mas, voltando á Europa, foi que soube dos perigos que corrêra; tinham-se dado ordens para se apoderarem de sua pessoa, de seus instrumentos, e sobretudo desses registros de observações astronomicas, tão perigosos, diz elle, para a segurança dos Estados. Deviam conduzil-o ao Grão-Pará pelo Amazonas, e dahi a Lisboa. Humboldt ajunta, é verdade, que a medida provinha do governo colonial, que o ministerio de Lisboa a desapprovára, e que ella procedia de o supporem commissario de limites dos hespanhóes. Entretanto, a historia é repetida por todos, e nem siquer podemos defender o Brazil do espirito acanhado que o facto revela.

Certamente ninguem pensa que devamos decretar a entrada de todos os pavilhões no Amazonas sem tomar cautelas e dar providencias necessarias *.

---

* Parece que, em 1859, o Sr. Ferraz, ministro da fazenda, exigiu da

A entrada de navios de guerra estrangeiros deve ser regulada em tratados, segundo os principios aceitos no Prata.

Dever-se-ia cuidar de um systema de fortificações no Pará, em Macapá, em Manáos, em Obidos, em Tabatinga e em alguns outros pontos.

As duas provincias deveriam formar uma de nossas quatro grandes divisões militares.

O desinvolvimento do arsenal de marinha do Pará, a organisação de uma flotilha de canhoneiras, e outras medidas identicas seriam convenientes.

Quanto ao mais, nem a mais leve restricção, porque estas tendem a nullificar os favores. Estabeleça-se o estrangeiro aonde quizer, á margem dos rios ou no interior, exerça a industria que lhe for mais vantajosa, navegue por todas as aguas sem limitação, não se lhe prohiba fazer o commercio de cabotagem entre porto a porto dos rios e lagos, e permitta-se-lhe importar directamente as suas mercadorias, não so na cidade de Belém (unico porto habilitado de todo o valle !), mas ainda em outras povoações do interior, centros de producção e de consumo.

Estou sentindo, meu amigo, apedrejarem minhas *utopias !* Seja. Dia virá em que nos envergonhemos de ler na historia o seguinte conto :

« Havia em certo paiz pobre um grande canal que atravessava o verdadeiro paraizo da terra.

« Ora, todo o estrangeiro desejava estabelecer-se ás margens desse canal.

---

presidencia do Pará informações acerca dos portos do Amazonas que poderiam admittir mezas de rendas e não sei si alfandegas. O que é certo é que o regulamento de 19 de setembro de 1860, publicado pelo mesmo ministro, creou no Pará um entreposto para o commercio de transito do Amazonas, o qual infelizmente deixou de ser posto em prática por pretextos futeis.

« Os estadistas do paiz pobre eram homens prudentes e bons patriotas que detestavam os estrangeiros :

« E, pois, elles mandaram estudar se era possivel entupir o canal.

« E, como não o fosse jamais, os estadistas deliberaram trancar a sua embocadura.

« Trancou-se ; e em verdade os estadistas do paiz pobre tinham razão, porquanto, por meio de medidas similhantes, affugentaram os estrangeiros.

« E, assim, paternalmente regido, esse paiz pobrissimo nunca mais teve a desgraça de prosperar.»

Si não gostastes do apologo, desculpai a franqueza de invenção de vosso amigo obrigadissimo, o

SOLITARIO.

Março, 23.

CARTA XXVIII.

SYNOPSE: Franqueza. A côrte e as provincias. Como são estas administradas. Governa-as o mesmo espirito do tempo colonial. — Justiça da politica dos inglezes. Systema colonial. Os hespanhóes e outros povos. Politica dos inglezes para com suas colonias. Porque prosperaram tão depressa os Estados-Unidos? Antigas liberdades politicas e franquezas commerciaes das colonias da America do Norte. Persistencia nesta politica. A reforma de 1850, e lord John Russell. O governo representativo nas colonias da Grã-Bretanha. Celebre discurso do mesmo lord. — Contraste com o pensamento de nossa politica a respeito das provincias. —Não se trata de fomentar a discordia. Formula-se um aviso. Conselho ao Pará.

Meu caro amigo.—Uma das grandes virtudes dos inglezes é a de serem inflexiveis nos juizos que formulam com franqueza acerca da direcção de seus proprios negocios. E' assim que elles entendem a sua liberdade, e é por isso que não ha outro povo tão feliz. De franqueza carece o Brasil. Temos em abundancia a mentira official, a mentira ministerial, a mentira parlamentar, a mentira diplomatica, a mentira publica e a mentira particular. Verdade nua e crúa: eis a primeira necessidade do paiz. Eu presumo não ter sido dos mais timidos. Quero concluir esta série de cartas com a mais plena franqueza.

Começarei sustentando que, tirante certas aspérezas, são as provincias do imperio governadas com o mesmo espirito do barbaro systema colonial, ponto em que já toquei e que precisa de algumas explicações. Do Rio de Janeiro olha-se hoje para as provincias, para as do Norte principalmente, com o mesmo olhar de Lisboa para o Brazil de outr'ora. Máos presidentes, e de seis em seis mezes um novo; magistrados politicos; funccionarios ignorantes; affilhadagem, patronato, escandalo, immoralidade, tyrannias, abusos, delongas e dependencias para todos e os menores

negocios, eis o que as provincias recebem da côrte. Si não houvesse nellas uma convicção profunda de que, ainda assim, sempre é melhor viverem unidas no seio da paz interna, do que, desunidas, na anarchia, eu não sei o que sustentaria a integridade do imperio. O que ha de peior no Brasil é a gente que o governa: as provincias o sabem por longa experiencia. O governo central ignora a sua missão: o das provincias!... Pertenço á eschola que pouco se lhe dá do governo. Para mim, o melhor é o que se immiscúe menos na industria, na religião, nas artes, nas sciencias, nas letras, nos direitos civis, no que é proprio e exclusivo da actividade individual. Mas, seja como fôr, todo o governo deve ser zeloso, intelligente, illustrado e moralisado. Mas, o governo do Brazil, mas o governo das provincias!... * Sob o ponto de vista das provincias, tudo no Brazil está por fazer, e eu ja apontei alguma cousa a tal respeito nas minhas ppimeiras cartas.

De todas, é o Pará a que tem motivos mais justos de queixa. Os caminhos, as estradas, os meios de transporte, as condições de vida do Pará são os seus rios; pois bem: nós intupimos esses rios, visto como, fechando-os ao mundo, temos a fatuidade de inculcar que possuimos marinha bastante para navegal-os e capitaes sufficientes para desenvolver o paiz que elles banhão! Não sei quem assentou de dizer em Portugal, ha muitas dezenas de annos, que a liberdade commercial é peior do que a péste; e cada ministrinho dos nossos repete de bôca em bôca: E' peior do que

* D'entre as ultimas nomeações de presidentes de provincia ha algumas, nas quaes não sabemos que admirar mais, si a imprudencia dos governos que escolhem delegados similhantes, si a tactica detestavel que consiste em ter á frente das provincias, ou nos cargos mais elevados, nullidades obscuras que não ponham em realce a obscurissima nullidade de grande parte dos ministros, instrumentos uns e outros da mesma politica sombria de nivellamento absoluto. E, assim, não se affecta menos indifferença para com a sorte dos povos, do que desdem para com os homens de merito real. (Dezembro, 1862.)

a péste! — Grandes homens sem duvida! O futuro far-lhes-ha a justiça, que ja distribue-lhes ás mãos cheias o estrangeiro desinteressado.

Outra grande qualidade dos inglezes é o seu incontestavel espirito de justiça. Nisto so, meu amigo, comprehende-se um mundo de ideas. A justiça é a base dos Estados, é a verdadeira politica. Nós, ao contrario, intendemos que a oppressão é excellente meio de governo. O Pará deseja e clama pela liberdade do Amazonas. Ha direito de recusa-la? E' justo contrariar a aspiração daquelles povos? Não é, e sustento que o não seria ainda quando essa liberdade fosse um meio de se tornarem elles independentes. Mas, ao contrario, so a politica japoneza do Rio de Janeiro póde, irritando, determinar a separação do Pará. E' a historia da independencia dos Estados-Unidos, do Brazil, de todas as colonias americanas. A justiça fraternisa. A iniquidade isola. Não ha lagrima esteril. Fazeis uma victima? aguardai a vingança.

A meu ver, Inglaterra offerece um exemplo eloquente a respeito de tudo. Fallei de justiça, vejamos:

A necessidade de possuir colonias para o fim de monopolisar o seu commercio, era outr'ora, e ainda é para alguns paizes, reputada uma condição essencial de força e grandeza. A Hespanha deu a esse systema o desinvolvimento largo que vós conheceis. O mesmo fizeram França, Hollanda e Portugal. Para essas potencias e, sobretudo, para as da peninsula, as colonias eram minas de dinheiro, degredo de condemnados, emporios de companhias privilegiadas, instrumentos sem vida, escravos sem ar livre, presos aos pés da metropole por uma cadêa de ferro, os seus regimentos, alvarás, ordenações de navegação, portarias do almirantado, etc. O despotismo, que submergia lentamente as metropoles no oceano das miserias da retrogradação, desmoralisava, embrutecia, esterilisava as riquissimas colonias.

Tudo isso, porém, não se via; e o hespanhol continuava a re-

petir com emphase que o imperio unido de Philippe II era como um « navio cuja prôa boiava no mar das Indias e a pôpa no oceano Atlantico. »

Parece incrivel que Luiz XIV escrevesse ao governador das Antilhas a carta seguinte : « Approvo muito as ordens que déstes sobre a devassa contra o abbade de Boisseret e contra os que são accusados de ter commerciado com os estrangeiros. Repito-vos que nisso consiste o ponto principal de vossa applicação » !

Eis o sysiema colonial. Eis a nossa politica acerca do valle do Amazonas !

Os inglezes. porém , cujos erros aliás não pretendo dissimular, os inglezes foram mais prudentes e justos a respeito de suas colonias. E é por isso que hoje ainda possuem um imperio tão vasto. Invoco a historia. Como é que uma simples colonia, a Nova-Inglaterra, pôde de repente transformar-se na poderosa, rica, vasta, illustrada, livre, intelligente, generosa, andaz republica dos Estados-Unidos da America ? Porque, desde os seus começos, desde a primeira povoação, fecundou-as o espirito liberal da reforma protestante, a moralidade, o amor ao trabalho, a intelligencia, a perseverança, a consciencia da dignidade humana e o zelo da independencia pessoal, que são o verbo do evangelho e constituem os grandes caracteristicos das raças do norte do globo. Com effeito, em vez de supportarem a ignara oppressão dos ridiculos capitães-mores e o fanatismo estupido dos padres catholicos do seculo XVI, os Estados-Unidos foram povoados por quakers e outras seitas independentes, e governados por lords inglezes. Eis o mysterio. « Nossas livres instituições, dizia a mensagem no congresso em 1852, não são fructos da revolução : ellas ja existiam dantes ; tinham suas raizes nas cartas liberaes, sob cujo regimen haviam-se engrandecido as colonias inglezas. * » Com effeito, se-

* « Let us remember that revolutions do not always establish freedom.

gundo certas patentes emanadas de Carlos 1°; os primeiros fundadores das colonias tinham o direito de *fazer leis, com o consentimento, assentimento e approvação dos habitantes livres das ditas provincias*; seus successores gozavam dos mesmos direitos como si fossem nascidos em Inglaterra, possuindo *todas as liberdades, franquezas e privilegios correspondentes á qualidade de cidadãos inglezes*. —Quanto ao commercio, sabe-se que nunca foi total nem geral nas colonias inglezas o principio, hespanhol-portuguez, do monopolio da metropole.

Esta politica contrasta com a dos outros povos: o que é mais admiravel, porém, é a generosa perseverança com que os estadistas inglezes teem sustentado e desinvolvido extraordinariamente as bases liberaes sobre que os seus nobres antepassados fundaram o imperio colonial britannico. Recordais-vos certamente das alterações successivas introduzidas neste seculo na administração das colonias: recordais-vos, sobretudo, da grande reforma completada em 1850, no ministerio de lord John Russell, que outorgou a quasi todas as colonias inglezas os elementos principaes do governo representativo. Não é esta sem duvida a pagina menos bella da historia dos *free-traders*, a conquista menos gloriosa da eschola de Huskisson, O'Connell, Bright e Cobden, o facto menos imponente das sociedades contemporaneas.

A 6 de fevereiro de 1850, nessa mesma camara dos communs, que outr'ora accendia a guerra contra os americanos revoltados, o primeiro ministro, o velho liberal, lord Russell, erguia a voz solemne para traçar o plano definitivo da administração politica das

---

Our own free institutions were not the offspring of our revolution. They existed before. They were planted in the free charters of self government under which the english colonies grew up, and our revolution only freed us from the dominion of a foreign power, whose government was at variance with those institutions. » (Fillmore's third annual message: *Statesman's Manual*, vol. 3., pag. 1,968.)

colonias inglezas. O Canadá teria, além de uma legislatura eleita livremente pelo povo, um ministerio, que o governador não poderia tirar sinão do seio da maioria da assembléa. Tal era a opinião do povo canadiano, accrescentava respeitosamente o nobre lord. A nova Brunswick e a Nova Escocia ficavam com o seu conselho executivo, nomeado por eleição. O Cabo da Boa-Esperança teria uma assembléa eleita por cinco annos, e um conselho por dez, que se renovaria na metade em cada quinquenio. A' Australia caberia um conselho, cujos dous terços deviam ser nomeados pelo povo e o resto designado pelo governador. Quanto á Nova-Galles do Sul, far-se-ia o que seus habitantes quizessem. O honrado ministro descreveu egualmente o plano na parte relativa a Van-Diemen, Nova-Zelandia, Jamaica, Guyanna, etc., etc. Finalmente, eis como lord J. Russell expunha a dupla base, economico-politica, da reforma: « Em primeiro logar, vós podeis livremente com-« prar ás colonias, ou a quem vos parecer, e as colonias podem « commerciar com quem acharem melhor.... Em segundo logar, « conforme á politica que seguistes acerca das antigas posses-« sões da America do Norte, tereis por base do vosso proceder « introduzir e sustentar, quanto fôr possivel, a liberdade politica « em todas as vossas colonias. »

Acreditais, meu amigo, que o nobre lord occultasse o pensamento de ver um dia a prosperidade tirar do dominio inglez cada uma dessas regiões florescentes pela liberdade que se lhes concedeu? Pelo contrario, eis o modo por que apreciou essa hypothese o grande ministro; transcrevendo suas palavras, eu sinto o coração animar-se e consolar-se, no espirito fraternal do evangelho, das tristezas de nossa propria historia. « Sem duvida, eu prevejo, dizia lord John Russell, com todos os bons espiritos, que algumas de nossas colonias crescerão de tal fórma em população e em riqueza que possam vir dizer-nos um dia: « Temos força bastante para « sermos independentes da Inglaterra. O laço que a ella nos pren-

« de tornou-se oneroso, e chegou o momento em que, na melhor « amizade e em boa alliança com a metropole, queremos fundar a « nossa independencia. » Eu não acredito que esse tempo esteja muito proximo, mas FAÇAMOS TUDO QUANTO EM NÓS COUBER AFIM DE TORNAL-AS APTAS PARA SE GOVERNAREM POR SI MESMAS. Demos-lhes tanto quanto fôr possivel a faculdade de dirigirem os seus proprios negocios. Que ellas cresçam em numero e bem-estar; E, SUCCEDA O QUE SUCCEDER, NÓS, CIDADÃOS DESTE GRANDE IMPERIO, TEREMOS A CONSOLAÇÃO DE DIZER QUE CONTRIBUIMOS PARA A FELICIDADE DO MUNDO.»

Generosidade sublime ! eloquencia admiravel !

Eis ahi o espirito de justiça de que eu fallava. E é por isso que as possessões inglezas, felizes como taes, seguras e protegidas pelo nome inglez, não machinam a sua separação. Vêde o Canadá; permanece fiel, e, entretanto, os Estados-Unidos são um vizinho tão attractivo quanto ambicioso. Si o principe de Galles percorre-o, como á pouco, todo o paiz vem ao seu incontro abençoar e render homenagem ao futuro rei, ao illustre filho da rainha Victoria. Si levanta-se, como acabamos de ver, o ameaço terrivel de guerra com os americanos do norte, é justamente nos canadianos que o governo inglez incontra a maior adhesão, a maior pressa em fortificarem-se, em prepararem os seus voluntarios, em defenderem os seus portos e os seus fortes.

Tinha rasão o conde de Montalembert : ha alguma cousa de sobre-natural nessa *nobre superstição do direito*. A justiça não faz victimas, mesmo quando condemna. A justiça, porém, consolida a paz, serena os odios do presente, e desata docemente os nós das difficuldades futuras.

Nobre e grande politica foi e é a dos inglezes ! Ainda ultimamente, em 1858, não se viu, resgatado o privilegio da companhia das Indias, o respeito com que, na nova organisação do vasto imperio asiatico, consagrou-se a mais plena autonomia da colonia quanto aos negocios commerciaes, administrativos e politicos?

Certamente, muitos de nossos estadistas ignoram o que se passa no imperio britannico. Certamente não sabem que, além de todas as regalias e direitos civis, como sejam o *habeas-corpus*, o julgamento no jury, as franquezas industriaes e commerciaes, além dessas faculdades que o acompanham por toda a parte e formam a essencia do cidadão inglez, elle possue ainda, nas mesmas colonias, uma vasta liberdade politica, o *selfgovernment*, o governo do paiz pelo paiz, o governo representativo. Comparai essa politica liberal com o pensamento acanhado e receioso de nossa politica em relação ás provincias. Estas não teem para o governo brazileiro a importancia que ao inglez inspiram as mesmas colonias. E é talvez porque ignoram o caminho por onde vai o mundo, que os nossos estadistas teimam em fechar o Amazonas ao commercio universal, em amarrar uma provincia riquissima ao carro pesado do egoismo, da intolerancia, da timidez, da impotencia, da inercia do governo central.

Não, meu amigo! é tempo dos nossos mandarins mudarem de politica. Essa ja está vista. Queremos novidade. E, si não sabem ou não podem administrar o paiz com as ideas do paiz, si receiam cahir no abysmo desviando-se das sendas batidas ha tres seculos, desde o tempo d'El-rei, nosso senhor, digam-o claramente para illustração do paiz.

Sois justo; acredito que não descobris nas minhas palavras a intenção, que repugna-me, de assoprar a discordia entre o norte e o sul do imperio: ao contrario. Em primeiro logar, o mais interessado na liberdade do norte, no seu progresso, no seu desinvolvimento, é justamente o sul. A riqueza de um não póde ser indifferente ao outro. Uma provincia que prospéra, actúa com força sobre todas as outras. O valle do Amazonas, que consome hoje pequena quantidade de café, consumirá, quando fôr aberto, ao mundo, uma quantidade mil vezes maior. Será um novo *debouché* para os productos do Rio, de Minas, de S. Paulo, etc. Digo o mesmo do assucar. Vice-

versa : a navegação livre do Amazonas quer dizer, n'um futuro proximo, grande cultura de cereaes, de cacáu, etc., que se remetterá para o sul em permuta do café e assucar. Em segundo logar, reconheço que agitam-se graves queixas nas provincias. Rio Grande é mal visto. Pará jaz esquecido. Pernambuco, o leão do norte, ludibriado. Mas, affirmo-vos, nenhum homem sensato póde acreditar que essas provincias tenham o pensamento de rebellar-se ; seu interesse maior consiste em gozar de paz, e esta não existe no Brazil sem a integridade da monarchia.

Entretanto, a prudencia recommenda que se não desprezem as suas lamentações. Iniciem os ministros uma politica séria, e mostrem, abrindo o Amazonas, que ja não governa o Brazil o pensamento desconfiado e medroso do systema colonial transmittido de nossos avós.

« O espirito público caminha (dizia O' Connell trovejando em um *meeting* de Convent-Garden), como as vagas poderosas do oceano. O tyranno dos tempos antigos mandou ás ondas que parassem, mas as ondas avançaram apezar da ordem e engoliram o insensato que pretendia deter-lhes a marcha. Quanto a nós, não temos necessidade de engolir os grandes senhores; contentar-nos-hemos de molhar-lhes a planta dos pés. »

Eu tambem não pretendo abalar os fundamentos da sociedade : sólto um grito de aviso, de animação...

O Pará nos ouve; elle sabe que nem todos os homens do sul apoiam a politica japoneza que o separa do mundo. Use o Pará de seus direitos constitucionaes. Requeiram os povos, ou a sua assembléa legislativa, ao parlamento nacional. A' sua petição arrojada ás camaras duvido que ousem responder com o silencio e muito menos com uma negativa formal.

A justiça não é favor que distribue-se, é um dever que se cumpre.

A consciencia do direito fortifica. O parlamento, meu amigo, negará justiça ao Pará que, em quanto formúla os seus direitos, aponta com o dêdo os Estados-Unidos ?

Vosso amigo, o

Março, 27.

SOLITARIO.

CARTA XXIX.

SYNOPSE :— Navegação directa a vapor entre o Brasil e os Estados-Unidos. —Commercio mutuo, sua importancia. Logar que occupa a União em nosso mercado.— Transformação de nossa navegação costeira a vapor. —Parallelos de subvenções.— Tentativas para o estabelecimento de uma linha entre New-York e o Pará. Como as tem desanimado o governo brasileiro.—Transição.

Meu caro amigo.— Que é urgente uma mudança radical nas ideas administrativas, nas opiniões economicas e no proceder do governo central para com as provincias, creio têl-o indicado claramente nas cartas anteriores.

Nesse objecto insisti para mostrar o espirito retardado, desconfiado, medroso e egoista da politica admiravel que pretende, trancando o Amazonas, assegurar a fidelidade do Pará.

Isso leva-me a estudar, ainda que ligeiramente, outra questão connexa. Porque é que se fecha o valle do Amazonas ao commercio do mundo? porque o governo do Rio de Janeiro receia que com a prosperidade se installe naquellas regiões o espirito de independencia. Procede por egoismo e por medo. Não são, meu amigo, outros os motivos por que o governo se obstina em evitar tudo quanto possa ligar o commercio do Imperio ao commercio dos Estados-Unidos da America do Norte.

Pretendo provar que, si a abertura do Amazonas é uma grande medida, não ficará todavia completa sem o estabelecimento de uma linha de vapores entre New-York e o Rio de Janeiro *.

O Pará acha-se ás portas dos Estados-Unidos. O valle do Ama-

* V. sobre este mesmo assumpto os esclarecimentos contidos no Appendice VII.

zonas será o refugio natural de todos os emigrantes europeus que ja não encontrarem na California ou no Mississipi as antigas condições de rapida prosperidade. A corrente da emigração superabundante refluirá para o Amazonas, e em breve sua população multiplicar-se-ha espantosamente.

Além disso, a vastidão das relações commerciaes entre o Imperio e a União exigem hoje, como um novo elemento de vida para todo elle, o estabelecimento da linha de vapores a que referi-me.

Tratemos do Pará em primeiro logar. Ja no exercicio de 1854—55, o Pará recebêra por importação dos Estados-Unidos 1.117:639$, e exportára para o mesmo paiz 2.032:582$. So o Rio de Janeiro tinha e tem com a União um commercio mais vasto. A importação da Grã-Bretanha na mesma provincia era maior, porém a exportação desta para aquelle paiz era inferior nesse exercicio. O commercio total do Pará com os Estados-Unidos era superior ao que a mesma provincia fazia com quaesquer nações. No ultimo exercicio de que existem dados officiaes, os algarismos, alguma cousa mais elevados, conservam as mesmas proporções.

As relações entre o Pará e os Estados-Unidos são intimas. O que deve-se, pois, fazer ? Contrarial-as ? Contrariar a ordem estabelecida, a ordem natural das cousas ? Ou deixal-as seguir o seu curso, succeda o que succeder ? O Pará, repito, está a alguns dias de distancia dos Estados-Unidos. Este paiz é o consumidor natural de muitos dos productos da provincia : quem poderá, pois, impunemente impedir que se travem, se augmentem, se desinvolvam as relações ja subsistentes ?

Quanto ao Brazil em geral, o facto é o mesmo. No exercicio de 1844—45 a importação dos Estados-Unidos no Imperio foi de cerca de 5.500:000$, e a exportação para a republica de mais de 9.000:000$ Era, depois da Grã-Bretanha, o paiz com que entretinhamos negocio mais activo.

No exercicio de 1854—55, isto é, dentro de um decennio, a im-

portação elevou-se a 7.072:793$ e a exportação subiu a 23.856:431$, isto é, ao duplo e mais metade. Ainda os Estados-Uuidos figuram em segundo logar.

Finalmente, esses valores, no exercicio de 1859—60, depois de cinco annos, subiram, quanto á importação a 12.889:591$, e á exportação a 31.857:880$.

N'uma palavra, os Estados-Unidos tem-se avançado por tal modo sobre o nosso mercado, que so a Inglaterra sustenta a primazia tradicional de que goza nelle e que todavia aquelles Estados estão a disputar-lhe energicamente.

Emfim, o pavilhão americano, que faz todo esse commercio, é além disso o intermediario entre nós e outras nações. A sua tonelagem, com effeito, so é excedida pela da Inglaterra.

Isto posto, pergunto : como é que, sendo tal a importancia de nossas relações com a America do Norte, nos não communicamos directamente com ella, e so pelos paquetes europeus recebemos, com a demora de 44 dias geralmente, cartas, noticias e ordens, que aliás podiam-se ter de New-York ao Rio dentro de 22 dias, fazendo escalas ?

E ha razões decisivas para que prosperem, em vez de diminuirem, as nossas relações com os Estados-Unidos. Ellas são alimentadas pelo interesse e necessidade reciprocos. De um lado, o Brazil não produz, e por longos annos não virá a produzir sufficiente farinha de trigo, e so os Estados-Unidos podem vender-lhe esse genero de sua lavoura em tanta quantidade : elle representava com effeito, em 1854—55, metade de toda a importação do mesmo paiz. De outro, os Estados-Unidos carecem de muito café barato, e so o Brasil o pode fornecer á sua população : e, na verdade, esse é o paiz que mais compra o producto do ramo principal de nossa agricultura. Por muito tempo haverá entre Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Pará, de um lado, e New-Orleans, Philadelphia e New-

York, de outro, uma navegação tão activa como a que existe de longa data entre o Brazil e a Grã-Bretanha.

E não se pense que as communicações a vapor entre os portos do Imperio e os da União sejam um negocio que affecte exclusivamente ao Pará. Ao contrario, o sul do Imperio é o primeiro interessado nisso. O grande consumidor do seu café é o habitante das margens do Mississipi, o operario de New-York, o plantador da Floridá, o mineiro da California. E comprehende-se que, nestas circumstancias, devam os nossos commerciantes receber pela Europa as noticias dos Estados-Unidos ? Os homens praticos da côrte reconhecem claramente os inconvenientes disso. Ordens demoradas, ignorancia do estado dos mercados, noticias atrazadas, antecipação dos negociantes europeus, etc., são embaraços com que luctam sem cessar. Si ha uma crise, si annuncia-se guerra, como ha pouco, o commercio, á falta de noticias promptas, acautela-se, não arrisca, mas retrahe-se, receia comprometter-se, paralysam as transacções, avultam as existencias em deposito, dormem os capitaes. Ultimamente, no principio do mez de fevereiro, succedeu haver por muitos dias consecutivos 300.000 sacas de café e mais em ser. São factos diarios, que desappareceriam em parte havendo communicações regulares e directas com o grande consumidor.

Não duvido affirmar com o nobre Sr. Tito Franco que, funccionando uma linha de vapores entre New-York e o Rio, multiplicar-se-iam espantosamente as nossas transacções com os Estados-Unidos. Haja vista o exemplo de Inglaterra. A nossa exportação para esse reino, depois de funccionar a companhia transatlantica, augmentou em 1854 cerca de 15 °/₀ sobre 1848, e 300 °/₀ em 1855, como ponderava em um relatorio ao congresso da União o Sr. Flagler, demonstrando as vantagens do estabelecimento da navegação de que trato.

As duas linhas transatlanticas, ingleza e franceza, que actualmente fazem as communicações entre o Brazil, o Rio da Prata e a

Europa, são insufficientes. Servem aos nossos interesses na Europa, mas não bastam para todas as nossas transacções no presente e no futuro. Toda a parte septentrional da America do Sul e toda a America do Norte acham-se para nós, na ausencia de communicações directas, a maior distancia do que a Russia. E, entretanto, nosso commercio com os Estados-Unidos é vastissimo, e, aberto o Amazonas, crescerá, desinvolvendo-se tambem com os portos maritimos das repubicas ribeirinhas, com as Guyanas e com as Antilhas.

Uma linha de vapores que, partindo de New-York, viesse ter ao Rio, com escala por diversos portos da União, por S. Thomaz, pelo Pará, Pernambuco e Bahia, seria de um alcance extraordinario. A ilha de S. Thomaz, nas pequenas Antilhas, é hoje o *rendez-vous* das companhias que communicam o norte da America com a Europa, os Estados-Unidos com as Antilhas, as Antilhas entre si e com o Mexico, com a America central, Nova-Granada, Venezuella e Guyanas. Assim, pois, a linha de que trato sería o meio de pôr o Brazil em contacto com essa parte do mundo civilisado, no hemispherio do norte e no seu continente, que para elle não existe quasi. Por meio de communicações regulares, desinvolveriamos ahi o consumo de nossos productos e particularmente do nosso café, que geralmente são levados a esses paizes pela via indirecta de New-Orleans ou das possessões inglezas do golfo do Mexico. Estabelecida essa linha, toda a America achar-se-hia ligada pelo oceano e pelos grandes rios. O Canadá e possessões do norte inglezas com os Estados-Unidos, estes com as Antilhas, as Antilhas com o Mexico, o Mexico com as republicas vizinhas, estas com o Brazil, e o Brazil com o Rio da Prata. Finalmente, por meio dos vapores americanos ficariamos em contacto com o Pacifico. Desse modo, tambem, o valle de S. Lourenço prender-se-hia ao do Mississipi, este ao do Orinoco, o do Orinoco ao do Amazonas, o do Amazonas ao do Rio da Prata.

O Sr. Dr. Tito Franco parecia dizer, no seu discurso ja citado, que a linha de vapores entre os Estados-Unidos e o Brazil deve ter por extremo limite o porto do Pará. Sem duvida, ja seria uma grande vantagem tocarem ahi os vapores americanos, cuja correspondencia e noticias transportar-se-iam do Pará ao Rio pelos paquetes da Companhia Brazileira. Mas acredito que um serviço planejado assim não fôra completo, nem estaria ao nivel das necessidades. Em primeiro logar, a Companhia Brasileira toca, e deve tocar, em todos os portos principaes da nossa costa; sua viagem é, pois, demorada por isso e porque seus navios nem sempre são bons. Emquanto que, sahindo de S. Thomaz, tocando no Pará, em Pernambuco e no Rio, a Companhia Americana ligaria muito mais commodamente os pontos extremos. A viagem do Pará ao Rio, nos paquetes da Companhia Brasileira, consome, termo médio, 17 dias; não excederia de 10 em bons vapores americanos. Em segundo logar, as communicações directas com os Estados-Unidos não são necessarias somente ao valle do Amazonas; o sul do Imperio, grande e quasi exclusivo exportador de café, é o que se acha em mais estreito contacto com aquelle paiz, como provam as estatisticas que acima nomeei. Em terceiro logar, finalmente, é preciso transigir com o medo do governo do Rio de Janeiro, que não deixará o Pará sozinho em contacto com os Estados-Unidos.

Permitti-me tratar agora de uma idea correlata que eu já tinha annunciado. Dice que, a meu ver, o privilegio nacional da cabotagem, oneroso por onde quer que o consideremos, é sobretudo insupportavel quanto á navegação a vapor. E', com effeito, nesta justamente que a nossa inferioridade torna-se manifesta. Mais que todos prova-o o exemplo da Companhia Brasileira de paquetes a vapor. Navios ronceiros alguns, pequenos outros, mal tripolados, mal commandados, sem asseio, sem pontualidade; pessima direcção, serviço sem regularidade, subvenção fortissima, fretes caros,

tarifas exorbitantes, taes são os resultados de um grande monopolio, que so existe por bem de alguns accionistas e de alguns empresarios, que so exis'e porque neste paiz fructificam e enraizam-se todos os abusos. A Companhia Brasileira de paquetes ou ha de cumprir os seus contractos, ou ha de liquidar-se. Vive ha tantos annos largamente subvencionada, e caminha a passo de tartaruga. Si o interesse do paiz, si o bem das provincias vale alguma cousa, é preciso substituir por um serviço rapido, commodo e mais repetido o serviço demorado, incommodo e com longos intervallos da companhia existente. Mas como? será possivel refundir essa companhia ou organisar outra dentro do paiz? E' claro que fóra isso perder tempo: daria no mesmo. O melhor empresario brazileiro, a melhor gerencia nacional luctará com obstaculos naturaes, superiores ás suas forças, e que todos procedem de não ser o Brazil uma potencia naval, na larga accepção da palavra. Eu so comprehendo um meio efficaz de termos boa e barata navegação a vapor costeira: é o de abolir-se o privilegio, dito nacional, da cabotagem, e entregar-se aquella navegação a uma das companhias estrangeiras. A meu ver, nenhuma poderia fazer similhante serviço com mais proveito reciproco do que a linha de New-York ao Rio de Janeiro. E eis como: A companhia deveria ter duas linhas geraes, a primeira de New-York a S. Thomaz, e a segunda desta ilha ao Rio. Os pontos de escala na costa do Brazil seriam, para os grandes vapores da segunda linha, Pará, Pernambuco e Rio somente. Mas cada um desses portos de escala dever-se-ia considerar uma *estação,* donde partissem, com pequenos intervallos (de dez em dez dias pelo menos), vapores menores para fazerem a cabotagem entre o Pará e Pernambuco, entre Pernambuco e Rio. A navegação completar-se-ia para o sul até Montevidéo (base de nossas relações com o alto Paraguay, Uruguay e Paraná), contractando-se isso com a mesma ou com uma das companhias transatlanticas. Insisto em julgar mais proveitoso o contracto com a empresa ame-

ricana, porque a natureza dos interesses e a maior commodidade dos fretes de seus navios e o preço de seus vapores concorreriam para tornar as respectivas subvenções menos pesadas aos cofres.

Não se diga que as nossas companhias de navegação a vapor estão florescendo. Exceptuadas a do Amazonas, que percebe um subsidio enorme e que não tem concurrente, e as do Rio Grande do Sul, por circumstancias muito especiaes, todas as outras desfallecem, apezar dos favores do Estado, que os dispensa ás mãos cheias. A Companhia Brazileira, sobretudo, pésa muito sobre o orçamento; tira-lhe *mil e oito contos*, e não está satisfeita, e queixa-se amargamente, e acaba pedindo largo emprestimo. Isso não tem logar.

Estabeleçamos ligeiramente algumas proporções. Vou citar algarismos officiaes, transcriptos de documentos publicados no excellente livro *The Ocean Post* (New-York, 1858, seg. edic.), pelo estimavel cavalheiro, o Sr. Dr. Th. Rainey, activo empresario da companhia *Ferry* desta côrte.

O governo inglez paga annualmente a *West-India Royal Mail Packet Company* £ 270.000. Essa companhia, como sabe-se, tem duas linhas: a do Brazil e a das Indias-Occidentaes. A linha do Brazil, de Southampton a Buenos-Ayres, com escalas por Lisboa, Madeira, Teneriffe, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Montevidéo, apenas recebeu, quando foi inaugurada, uma subvenção addicional de £ 30,000 (ou 300.000$, proximamente). A Companhia Brasileira recebe 1.008:000$, isto é, tres vezes e um terço mais. Allegar-se-ha que a companhia ingleza so faz uma viagem por mez? Mas as distancias que ella vence de Southampton a Pernambuco e as de Montevidéo a Buenos-Ayres, distancias que a nossa não atravessa, devem-se tambem ter em conta. Em rigor, portanto, a empresa brazileira recebe um subsidio, pelo menos, *duas vezes e meia* maior.

Tomarei outro exemplo. A *Pacific Steam Navigation Company*, que faz a navegação a vapor entre Panama e Valparaiso, com es-

cala por treze portos intermedios, com duas viagens redondas por mez, recebe desde 1850 £ 25.000 por anno, ou 250:000$. A nossa companhia de paquetes, percorrendo uma distancia quasi egual, com dous portos de escala menos e o mesmo numero de viagens, recebe do Estado o *quadruplo* da subvenção com que a outra se sustenta.

O Estado paga, no Brazil 2.433:000$ annualmente á navegação a vapor ao longo das costas e nos rios principaes, não contemplando as pequenas subvenções especiaes que concedem as differentes provincias. Com essa enorme quantia mal sustentam-se as companhias nacionaes, a saber : Brasileira de Paquetes, do Amazonas, do Paraguay, de S. Matheus, do Mucury, entre Caravellas e Maceió, entre Maceió e Ceará, Rebocadora Sergipense, entre Maranhão e Ceará, do Jequitinhonha, do Parnahyba, e a intermediaria entre o Rio e Santa-Catharina. Os Estados-Unidos, porém, em 1858, pagavam $ 1.329.733, ou cêrca de 2.600:000$ ás suas grandes linhas de Collins, Bremen, Havre, Aspinwall, Pacifico, Havana e Vera-Cruz, a importancia de cujo serviço, em grande parte transatlantico, não supporta comparação com o nosso exclusivamente costeiro ou fluvial.

Penso, portanto, que o unico meio de realisar uma economia proveitosa para os contribuintes e tornar commodo o serviço da navegação costeira a vapor, é o de celebrar-se com empresas estrangeiras um contracto sobre as bases que acima indiquei.

Deixemos de confiar exclusivamente em nossas forças nacionaes. Tenhamos mais cosmopolitismo, menos receio do estrangeiro, mudemos de habitos, e convençamos-nos de que, sem isso, a vida para o brazileiro será sempre essa vegetação miseravel que nos transmittiram nossos avós e que nós prezamos, á maneira dos chins, como si fôra o ideal da humanidade.

Invoquemos para isso o auxilio do nosso vizinho e nosso amigo natural, o americano do norte, que tem o maior interesse em ligar-se estreitamente comnosco, em estabelecer pelo vapor e pelo

telegrapho electrico relações directas entre os seus e os nossos portos.

Não é a primeira vez que demonstra-se no paiz ou fóra delle a conveniencia e a urgencia da navegação a vapor entre o Brazil e os Estados-Unidos.

Varios jornaes americanos e a imprensa do Pará teem discutido esse objecto. Ja citei o eloquente discurso do Sr. deputado Tito Franco, na sessão de 1860. Os Srs. Kidder e Fletcher, Hadfield e Dr. Thomas Rainey hão desenvolvido a materia em seus livros ou em memorias especiaes.

A idea ja entrou, demais, no circulo das operações praticas. Varios americanos, entre os quaes o mesmo Dr. Rainey, dirigiram, em 1856, uma representação ao congresso dos Estados-Unidos, pedindo o subsidio de $ 180.000, para o estabelecimento de uma linha de paquetes a vapor entre New-York e Savannah nos Estados-Unidos, e Pará ou Maranhão no Brazil, tocando nas ilhas de S. Thomaz e Barbadas, em Demerara, e talvez tambem em outros logares.

Informam-me que, posteriormente, outro empresario tentára fazer o mesmo serviço, mediante pequenas subvenções dos Estados-Unidos, do Brazil, e da Dinamarca e Hollanda, em cujas possessões deveriam os paquetes tocar.

Emfim, devo accrescentar que o proprio Sr. Dr. Rainey, no mesmo intuito, offereceu á presidencia do Pará em 1855, e ao governo imperial em 1856, duas propostas ou memorias. Pessoa autorisada asseverou-me que o Sr. Dr. Rainey não duvidaria estender o serviço até o Rio de Janeiro, si, além dos 360:000$ que esperava do governo americano, o Brazil garantisse-lhe apenas 100:000$ mais. Creio que não poderia haver um negocio mais vantajoso.

Vem a proposito recordar um facto. O Sr. Rego Barros, no relatorio com que, em 15 de maio de 1855, passou a seu successor a presidencia do Pará, recommendou lhe especialmente a proposta do Sr. Rainey, e ja o tinha feito com todo o interesse ao governo

central. E' de notar que o Sr. Rego Barros, homem de ideas praticas e apaixonado, como quasi todos os seus comprovincianos, de melhoramentos materiaes, é daquelles que admiram o progresso industrial dos Estados-Unidos, não se temem de suas tão exageradas ambições, e desejam a abertura do Amazonas ao commercio universal. Quereis, porém, saber, meu amigo, a importancia que o governo ligou á representação do Sr. Rego Barros? Nem palavra se dice a respeito nos relatorios dos ministros ou na folha official, que tambem nada communicaram ao paiz acerca da segunda representação do Sr. Rainey! O vosso CORREIO MERCANTIL, porém, levantou a lebre e despiu a astucia do governo. Em artigo de fundo, de 18 de julho de 1855, lastimaveis que os relatorios dos estrangeiros e imperio nada informassem a esse respeito. As palavras com que concluieis o artigo tornavam saliente o mysterio do proceder do governo. Isso causou impressão no commercio da côrte; merecia uma resposta qualquer; entretanto o ministerio guardou-se bem de dal-a pela folha official ou no parlamento, que então funccionava.

São admiraveis os expedientes deste governo patriarchal que nos dirige como lhe parece! Era seu dever, dever imperioso, descobrir, fomentar, apressar, proteger a primeira empresa que pretendesse ligar o nosso commercio com o dos Estados-Unidos. Mas que! faz justamente o contrario, tranca na gaveta as propostas que se lhe dirigem neste sentido, esconde-as do parlamento, evita a discussão, treme de medo ao ouvir o nome pavoroso da republica dos Estados-Unidos.

E ha de o povo soffrer, porque assim faz-se mister á tranquillidade de espirito dos seus governadores?

O que é, porém, esse paiz republicano que tanto terror inspira ás imaginações dos nossos estadistas?

E' o que dirá em conclusão, na carta seguinte, vosso amigo, o

Março, 28.

SOLITARIO.

CARTA XXX.

SYNOPSE: — Actualidade moral do Brasil. Virilidade dos Estados-Unidos. Vantagens de communicações activas com este paiz. — Esboço do pensamento que tem presidido ás presentes cartas. — Projectos de lei sobre a liberdade da cabotagem, commercio directo, navegação do Amazonas, communicações com os Estados-Unidos e processo fiscal das alfandegas. — Realisação das theses constitucionaes, misssão dos homens novos. — Despedida e protesto.

Meu estimavel amigo.—Terminei a carta precedente, mostrando que parece haver um plano assentado de evitarmos o contacto com os Estados-Unidos. E' o que eu lamento por muitas razões.

O estado moral do Brazil não é pouco afflictivo para os corações patrioticos. Não pretendo denegrir systematicamente o meu paiz. Desejo fallar a verdade. Julgo melhor a franqueza, como meio de correcção futura, do que a reserva e o disfarce que illudem o presente e o embalam no engano.

A corrupção moral do paiz é um vicio antigo. Nunca tivemos verdadeira educação e habitos serios de familia. Quanto á educação pública, lembrarei que sahimos de subito das trevas de um despotismo chinez para a ardente claridade do governo livre. Sem tradições que a sustentassem e dirigissem utilmente o seu emprego, a liberdade tornou-se muita vez um meio mais de depravar os costumes publicos e particulares, um instrumento de despotismo administrativo, como para o liberto vadio ou inexperiente é ás vezes uma calamidade a carta de alforria.

Quantos brasileiros temos visto nós erguer a fronte e conserval-a altiva diante de Deus, do rei e do povo? Vêde, meu amigo: si um levanta mais alto a voz, si outro profere algumas phrases energicas, que ficam a grande distancia da linguagem vehemente dos oradores e dos ex-ministros em França, em Inglaterra, na Belgica,

na Hollanda, na Dinamarca e na Italia, são para logo reputados doudos e considerados inimigos da lei.

A oratoria, neste paiz, deve ser e é uma lisonja impertinente: ou haveis de applaudir á fleugma do orador, ou sereis anarchista. Não ha meio termo.

Dir-se-ia que o Brazil é uma terra habitada por milhões e milhões de pretendentes a empregos e graças, cujo cofre é o talisman do governo.

Neste paiz compram-se, a dinheiro de contado, e por uma tabella fixa, honras e grandezas. Ha corretores para esse negocio, como os ha para o de fundos publicos, de café, de fazendas.

Os homens politicos pensam segundo o momento, fallam e escrevem segundo as suas posições relativas de desgostosos ou de agraciados repletos. No primeiro caso, dizem ás vezes algumas verdades; no segundo, esquecem-se do passado e cantam a palinodia. Ha até uma rhetorica especial para as difficuldades: consiste em denegrir os adversarios, e, na primeira monção, chamal-os logo de anarchistas. E' o meio de pôr a qualquer fóra de combate.

Tal, por despeito, se mostra hoje um defensor zeloso das regalias do parlamento, que amanhã, por satisfeito e porque rasgam-se-lhe novas ambições, professa a irresponsabilidade legal do ministerio por certos actos do governo e combate o direito supremo de revolução.

Vêde mais, meu amigo, vêde essa classe da sociedade onde recrutam-se a magistratura, os estadistas, os administradores, formando-se com um ensino bastardo e abstracto e com uma educação moral terrivel. Vêde a depravação dos costumes, o espirito inquieto e ambicioso, a ignorancia da mocidade. Notai a falta de ideas praticas, de estudos positivos sobre o paiz.

Analysai com imparcialidade a attitude das camaras perante os ministros, perante quaesquer ministros, essa posição forçada, supplicante, diria quasi vergonhosa.

E o que vale a justiça neste paiz? O que vale o pudor publico? Lêde essas gazetas dos ministerios. Estudai esses actos que ahi surgem todos os dias, e todos os dias nos espantam.

A immoralidade é tradicional em nossa raça. Querem que o paiz prospere? Comecem pela base, comecem pelo cruzamento de raças. Não vos cause estranheza esta excentricidade : não ha nada mais exacto.

Nossos males são muitos ; porém o verdadeiro, o fundamental, consiste no nosso espirito timido, chinez, preguiçoso, tardio, inimigo da novidade, descançado e commodista.

E' preciso mudar de habitos, é preciso pôr outra alma no corpo do brazileiro. E eu não conheço sinão um meio efficaz para isso, a saber: abrir francamente as portas do imperio ao estrangeiro, collocar o Brazil no mais estreito contacto com as raças virís do norte do globo, facilitar as communicações interiores e exteriores, promover a emigração germanica, ingleza e irlandeza, e promulgar leis para a mais plena liberdade religiosa e industrial.

E' sob este ponto de vista, é por bem do progresso, ou, antes, da reforma moral do paiz, que eu desejo ardentemente as mais rapidas communicações entre o Brazil e os Estados-Unidos da America do Norte *.

A União norte-americana é o verdadeiro *rendez-vous* do mundo civilisado ; ali se incontram todos os vivos como no valle de Josaphat se hão de congregar todos os mortos. Nesse mundo em miniatura vereis, á sombra da liberdade, a georgiana e o indio civilisado, o inglez e o francez, o portuguez e o hespanhol, o irlandez,

---

* Seja licito ao auctor commemorar aqui o nome do fallecido Dr. José Tell Ferrão, professor na faculdade de S. Paulo entre os annos de 1856 e 60, que nunca cessava de communicar aos intimos o seu profundo enthusiasmo pelos Estados-Unidos, aonde fizera a sua educação litteraria. Ninguem estranhará esta homenagem rendida, ainda que tarde, perante os nossos amigos, ao nome sympathico e venerado do Dr. Ferrão.

o allemão, o russo, e, sobretudo, o descendente dos bretões, o *yankee* audaz, generoso, devorado de actividade, respirando a dignidade pessoal como o *Apollo* de Belvedère, infatigavel e forte, nessa vida agitada e tumultuosa das assembléas, dos meetings, dos clubs, da imprensa, nessa vida vigorosa que unica vale a pena viver, na phrase eloquente de Montalembert.

Sou um enthusiasta frenetico da Inglaterra, mas so comprehendo bem a grandeza deste povo quando contemplo a da republica que ella fundou na America do Norte. Não basta que estudemos a Inglaterra ; é preciso conhecer os Estados-Unidos. E' deste ultimo paiz justamente que nos póde vir mais experiencia prática a bem de nossa agricultura, de nossas circumstancias economicas, que teem com as da União a mais viva similhança.

A meu ver, o Brazil caminha para a sua regeneração moral e economica tanto quanto mais approxima-se da Inglaterra, da Allemanha e dos Estados-Unidos. No meu cosmopolitismo, pois, entra uma grande parte de interesse real pelo paiz, o verdadeiro patriotismo que eu conheço.

Queremos chegar á Europa? Approximemo-nos dos Estados-Unidos. E' o caminho mais perto essa linha curva.

Outros, porém, acreditam o contrario ; e, imaginando que a America do Norte é a anarchia organisada, terrorizam-se, por amor de nossas instituições, com a idea das relações de que trato. Eu tambem sou monarchista, meu amigo ; e julgo esse elemento de governo tão necessario ao Brazil como a republica é perfeitamente adequada á constituição social, ás ideas e ás tradições da America do Norte.

O que póde offender a monarchia no Brazil é a prolongação da miseria material e da depravação moral do paiz. Promovamos a sua felicidade por esses dous lados differentes, mas harmonicos, e não tenhamos receio do espirito civilisador, democratico, evangelico, humanitario e fraternal dos Norte-Americanos.

Não, ali não se vive no seio da anarchia; vive-se fóra da tutela administrativa e no gozo da maior liberdade pessoal. Esse é o grandioso aspecto que offerecem a republica e a sua ex-metropole.

Descancem os estadistas : o brazileiro não póde ser infiel ás instituições juradas, e nem o genio da democracia, que hoje governa o mundo, é outra cousa mais que o espirito liberal de nossa constituição.

O que estou dizendo a proposito dos Estados-Unidos é o pensamento fundamental que tem-me acompanhado nesta serie de cartas. Si ellas tem certa harmonia de ideas, a devem a essa unidade de vistas.

Eu comprehendo bem e faço justiça áquelles, cuja imaginação permanece fiel ás tradições de sua mocidade e procura ainda perscrutar o mundo atravez das sombras que cercam o sol no occidente. Mas póde-se exigir dos moços hoje que se não apaixonem pela estrella radiante da democracia que se levanta, quando o astro da edade-media desapparece no occaso?...

Eis ahi como eu tenho reflectido sobre a sorte do Brazil.

Debaixo desse pensamento, manifestei-vos as minhas idéas acerca de varios assumptos. Quasi ao terminar esta correspondencia, que so vossa obsequiosa attenção podia ter entretido, permitti-me percorrer ligeiramente cada uma das questões tratadas.

O estudo, que primeiro emprehendi, foi a analyse do nosso processo administrativo, gracioso ou contencioso *. Creio ter assignalado as protelações, as delongas e os vexames resultantes do systema tradicional de informações multiplicadas, e da falta de autonomia e iniciativa em cada um dos chefes de serviço e espheras administrativas. Occupei-me tambem da centralisação; mostrei que era a consequencia e a companheira do absolutismo, e estudei-a sob tres pontos de vista : a regulamentação das industrias, a lei de

---

* Carta I a V.

22 de agosto de 1860, e o proteccionismo ; a concentração dos negocios locaes; e a existencia no proprio centro de entidades superiores que supprimem a liberdade e absorvem a vida dos differentes circulos subalternos.

Não cessarei, meu amigo, de insistir sobre essa materia ; si fôra possivel, volveria de novo ao assumpto, e completaria o que dice então.

Houve particularmente um ponto que eu desejaria tratar com mais extensão: o proteccionismo. Fôra mister mostrar que na realidade as nossas tarifas e regulamentos de alfandega estabelecem direitos tão elevados sobre as mercadorias estrangeiras, que são alguns quasi restrictivos, e os demais protectores de industrias que, aliás, si existem, não florescem no paiz.

Outro ponto não ficou bastante claro : é o que respeita á omnipotencia do fisco. Deveria eu ter patenteado a exageração fiscal, a sua impopularidade conhecida, o gravame dos impostos, a multiplicidade delles em um paiz pobrissimo, e, emfim, o excesso de formalidades e as delongas do respectivo processo, desde o mais simples despacho nas alfandegas até o requerimento mais vulgar no thesouro nacional.

Em compensação, porém, creio ter desinvolvido o meu pensamento a respeito das garantias á carreira administrativa, estabilidade e maiores vantagens dos presidentes , reorganisação das secretarias de estado, alargamento das faculdades dos chefes de serviço, concessão aos presidentes do direito de nomear e demittir maior numero de empregados geraes nas provincias, e do de processar e julgar definitivamente, sem dependencia do centro, grande parte dos negocios, actualidade das provincias, causas do seu atrazo, seu desinvolvimento moral e instrucção elementar e secundaria, seu desinvolvimento material, estradas e receitas.

Em seguida, tive occasião de levantar o alarma contra o ultramontanismo neste paiz, tratando dos progressos que faz, dos re-

ceios que inspira e da necessidade de vigial-o nos estabelecimentos religiosos de ensino *.

Como prefacio a um estudo, que desejava emprehender, acerca das classes miseraveis no Brazil, fiz algumas considerações sobre a condição presente dos africanos livres e da historia do trafico de negros **. Era o meu proposito estimular a execução do direito escripto acerca da emancipação obrigatoria, em prazo fixo, do africano apprehendido; julgar da hediondez do trafico, de suas consequencias moraes e economicas, do papel de Inglaterra nesse poema lugubre e do proceder do Brazil.

Occupei-me, depois, das tres questões em que absorvi-me ultimamente; a saber: das leis e do privilegio nacional da navegação por cabotagem ***, da abertura do Amazonas ****, e das communicações a vapor com os Estados-Unidos *****.

Essas questões, intimamente ligadas, foram expostas com mais largueza, attenta a importancia prática dos seus resultados. Por isso mesmo, permitti-me, em vez de um esboço ligeiro, formular em artigos as ideas expostas, como si redigisse um prcjecto de lei.

De accordo com o que dice a proposito da navegação costeira, posso escrever o seguinte:

Art. 1.° Os navios estrangeiros serão admittidos, em condições identicas ás dos nacionaes, a fazer o serviço de transportes costeiros.

---

* Cartas VI e VII.

** Cartas VIII a XI.

*** Cartas XII a XXI.

**** Cartas XXII a XXVIII,

***** Carta XXIX.

§ 1.° Dos portos de uma aos de outra provincia do imperio, passados dous annos, a contar da publicação da lei que consagrar este principio ;

§ 2.° De porto a porto de uma mesma provincia, depois do terceiro anno;

§ 3.° De porto a porto dos rios e lagos abertos ao commercio directo, findo egualmente o terceiro anno.

§ 4.° O transporte, porém, de colonos póde ser feito desde ja entre quaesquer portos e logares do imperio.

Art. 2.° Ficam desde ja abertos e habilitados para o commercio directo de importação e exportação, nas costas do imperio, os seguintes portos :

Granja e Aracaty, no Ceará;

Macáo, no Rio Grande do Norte ;

Mamanguape, na Parahyba ;

Goyanna e Rio Formoso, em Pernambuco ;

Penedo, em Alagôas ;

Caxoeira e Caravellas, na Bahia ;

S. João da Barra, Macahé, Itaguahy, Mangaratiba e Paraty, no Rio de Janeiro.

Ubatuba e Iguape, em S. Paulo.

S. Francisco e Laguna, em Santa Catharina.

§ 1.° O governo mandará proceder a estudos sobre a praticagem de outros portos, que forem centros de municipios populosos, afim de propôr a sua habilitação ao ao commercio externo.

§ 2.° As alfandegas, que ahi se crearem, terão um pessoal inferior á menor das existentes, de cujos quadros tirar-se-hão os respectivos empregados ; nem com ellas far-se-ha despeza de installação superior a 50:000$.

§ 3.° As ditas alfandegas se estabelecerão ou no centro das povoações designadas, ou nas praias circumvizinhas, conforme fôr mais conveniente.

Art. 3.° Não haverá portos especiaes de importação ou de exportação, nem privativos de certos ramos de commercio.

Art. 4.° Para reputar-se brazileira uma embarcação, que ostentar a bandeira nacional, bastam unicamente os seguintes requisitos:

I. Ser propriedade de brazileiro, embora não resida no imperio, e podendo ser co-proprietario qualquer estrangeiro.

II. Ser registrada nos tribunaes competentes como brazileira.

§ 1.° Ficam expressamente revogadas as disposições anteriores sobre a nacionalidade dos capitães e mestres, e sobre o numero de estrangeiros que podiam pertencer á tripolação. Este numero será d'ora em deante indefinido, e marcado a arbitrio dos proprietarios ou armadores.

§ 2.° O registro não dependerá de nenhuma vistoria prévia, que declare navegavel a embarcação.

Art. 5.° As embarcações de longo curso ou de cabotagem não estão sujeitas a matriculas e inscripções nas capitanias de portos, nem a vistorias as barcas de vapor, nem os machinistas destas e os pilotos de quaesquer navios a exames e habilitações exigidos pelos regulamentos anteriores.

Art. 6.° Não se concederão premios á industria de construcção naval, nem jamais se cobrarão direitos differenciaes segundo a nacionalidade dos navios.

Art. 7.° Os pregos e cavilhas de ferro ou de cobre, as ancoras, amarras, cabos, mastros e vergas, lona, cobre para forro, chapas e vergalhões de ferro, taboado de pinho, bronzes para arranjos internos dos navios, pagarão desde ja direitos de consumo na razão de 10 %, calculando-se os mesmos direitos pelas taxas da tarifa em vigor.

Art. 8.° Ficam reduzidos á taxa uniforme de 2 % os direitos de meia-siza sobre a venda de embarcações brazileiras e os impostos sobre a transferencia das estrangeiras para propriedade nacio-

nal, considerando-se isentas em ambos os casos quaesquer barcas de vapor.

Art. 9.° Dous annos depois de publicada esta lei, cobrar-se-ha apenas um terço das taxas que actualmente pagam os navios como contribuições para as casas de caridade *.

---

* No discurso proferido a 25 de julho de 1862, na camara dos deputados (Appendice V), o autor expoz os fundamentos das conclusões largas contidas neste projecto de reforma completa.

Ahi mesmo leem-se as razões que o moveram a substituir esse projecto por um artigo additivo á lei do orçamento do theor seguinte:

« O governo é autorisado para alterar as disposições vigentes acerca « da navegação de cabotagem, permittindo ás embarcações estrangeiras « fazer o serviço de transportes costeiros entre os portos do imperio em « que houver alfandegas, prorogando por mais tempo os favores anterior- « mente concedidos, dispensando as embarcações brazileiras do limite « prescripto para o numero de estrangeiros que podem pertencer á tripo- « lação e da exigencia relativa á nacionalidade dos capitães e mestres, « e adoptando as providencias regulamentares que forem compativeis com « as circumstancias actuaes. »

Assignavam esse artigo, offerecido na sessão de 29 de julho, além do autor, os senhores deputados: T. Ottoni, Saraiva, F. Octaviano, C. Ottoni, Saldanha Marinho, José Bonifacio, Martinho Campos, Carrão, Felix da Cunha, Pinto Lima, Fernandes da Cunha, Paranaguá, M. Dantas, A. Chaves, J. Madureira, A. Fleury, Lima Duarte, Amaro da Silveira, Leitão da Cunha, Benjamin, Serra Carneiro, Nunes Gonçalves, Fonseca Vianna e Fialho.

Na sessão de 2 de agosto foi o artigo approvado por grande maioria de votos.

O Sr. deputado Carvalho Reis tinha tambem offerecido outro, que considerou-se prejudicado, concebido nos termos seguintes: « Fica o governo auctorisado a permittir que os navios estrangeiros, procedentes de um porto tambem estrangeiro, possam transportar mercadorias nacionaes ou estrangeiras ja despachadas para consumo, do porto de sua entrada primitiva para outro porto do imperio em que tenham de descarregar ou carregar. »

O artigo approvado constitue hoje os §§ 4.°, 5.° e 6.° do art. 23 da lei, n. 1.177, de 9 de setembro de 1862.

O triumpho immediato da doctrina sustentada pelo autor demonstra bem que a necessidade da reforma entrára na consciencia publica. A' imprensa liberal cabem as honras desse triumpho. Aberto o parlamento, não abandonaram a causa da liberdade do commercio costeiro os illustres redactores do *Correio Mercantil*, do *Diario do Rio* (onde leu-se uma brilhante serie de artigos do Sr. Quintino Bocayuva), e da *Actualidade*.

Pelo que toca á navegação do Amazonas, formularei o meu pensamento no projecto seguinte:

Art. 1.° Dous annos depois de publicada a presente lei, o rio Amazonas em todo o seu curso pelos dominios do imperio será aberto á navegação de todas as nações *.

§ 1.° O governo celebrará tratados com as potencias ribeirinhas para estender-se a mesma navegação até os respectivos territorios.

§ 2.° Ficarão ao mesmo tempo egualmente abertos os rios To-

Pelo seu poderoso apoio moral, ao nobre Sr. marquez de Olinda, presidente do conselho, devemos render a mais respeitosa homenagem. A escola economica-liberal deve ao Sr. marquez grande parte de uma das suas mais assignaladas victorias. A adhesão do nobre Sr. visconde Albuquerque, ministro da fazenda, e a palavra calorosa dos nobres Srs. marquez de Abrantes e Cansansão de Sinimbú fizeram o resto. A esse respeito o *Correio Mercantil* de 8 de agosto dice o seguinte: « Devemos tributar ao governo e especialmente ao Sr. ministro de estrangeiros a mais decidida homenagem pela energia com que defendeu hontem as boas doutrinas economicas contra a escola proteccionista. »

As divergencias em outros assumptos nos não impedem de fazer este pronunciamento. Si temos queixas e estudâmos com pezar a historia da politica do governo imperial, não desconhecemos o dever e a conveniencia de applaudir sem reservas ao seu proceder sempre que se inspira nos interesses do bem publico, e de apreciar a nova direcção que nos assumptos economicos o espirito do mesmo governo parece tomar.

Para que essa tendencia se robusteça, bastam os conselhos e a influencia dos escriptores e oradores de prestigio. E, por esta occasião, depois de haver mencionado todos os honrados Srs. deputados que se dignaram autorisar o projecto com os seus respeitaveis nomes, cabe lembrar aqui os dos nobres Srs. senadores, D. Manoel, Souza Franco, Nabuco e Candido Baptista, cuja cooperação na respectiva camara foi mais que muito valiosa.

Esta estatistica de nomes considerados so póde terminar com o do brazileiro a quem pertenceu a iniciativa do movimento e o primeiro impulso da propaganda: S. Ex. o Sr. Dr. J. F. Alves Branco Moniz Barreto. (Dezembro, 1862.)

* Este projecto foi submettido á deliberação da camara dos deputados. Na sessão de 14 de agosto ultimo, o autor requereu que se votasse so sobre este artigo 1°, o que se fez, sendo sustentado por cerca de 30 votos contra mais de 40.

cantins, Xingú, Tapajós, Madeira e Rio-Negro, e outros quaesquer que se franquearem, em virtude de tratado com os ribeirinhos.

§ 3.° Ficam habilitados para o commercio directo os portos de Serpa e Manáos, na provincia do Amazonas; Cametá, Santarem e Obidos, na do Pará.

§ 4.° E' permittido aos navios estrangeiros fazer o transporte de cabotagem entre quaesquer portos dos ditos rios.

§ 5.° O governo creará alfandegas nos logares indicados no § 3°, á medida que as reclamarem as necessidades do commercio excepto a de Manáos, que será instituida logo, devendo todas ter um pessoal inferior ao da menor das existentes, de cujos quadros sahirão os respectivos empregados.

Art. 2.° Nos tratados que se devem celebrar durante os dous annos de que trata o artigo precedente regular-se-ha com a maior franqueza a policial fluvial, a entrada dos navios de guerra estrangeiros, e a cooperação das potencias ribeirinhas para as explorações e estudos sobre o valle do Amazonas e seu systema fluvial.

Art. 3.° As provincias do Pará e Amazonas constituirão uma das grandes divisões militares das forças de terra.

§ 1.° O governo recommendará aos respectivos presidentes a boa organisação dos corpos policiaes dessas provincias, e pedirá á assembléa geral os auxilios pecuniarios precisos para constituir-se essa força provincial de um modo conveniente.

§ 2.° Haverá no Amazonas uma estação naval, supprimida a do Maranhão, na qual se empreguem particularmente os vapores de menor calado, até que se organise uma flotilha de canhoneiras proprias para a guerra fluvial e as explorações dos rios.

Art. 4.° Ficam desde ja habilitados para o commercio directo os portos de Itaqui e S. Borja (sobre o Uruguay), Cuyabá e Villa-Maria (sobre o Paraguay).

§ 1.° E' tambem livre desde ja a cabotagem entre os respectivos portos desses e de todos os confluentes do Prata.

§ 2.° Nos portos da provincia de Matto-Grosso é livre de direitos a importação de quaesquer mercadorias; e nos da provincia do Amazonas far-se-ha nos mesmos direitos um abatimento de 30 °/₀.

Art. 5.° O governo providenciará para que dentro de cinco annos seja egualmente livre ás embarcações estrangeiras navegar nos seguintes rios: Itapicurú, no Maranhão; Parnahyba, entre essa e a provincia do Piauhy; Paraguassú, na Bahia; e S. Francinco até onde for navegavel.

§ 1.° O commercio directo so effetuar-se-ha ahi nos portos que forem designados, e, por agora, no Penedo, sobre o S. Francisco; em Caxias, sobre o Itapicurú; em Theresina, sobre o Parnahyba; e em Cachoeira, sobre o Paraguassú.

§ 2.° A cabotagem entre os portos e logares desses rios é permittida ás mesmas embarcações estrangeiras sem limitação alguma.

Art. 6.° Em geral permitte-se ao navio estrangeiro o commercio de cabotagem em todo o rio do imperio navegado por barcas de vapor.

Art. 7.° O governo contratará engenheiros profissionaes na America do Norte ou na Europa para emprehenderem, com outros brazileiros, a exploração e trabalhos que facilitem a navegação dos rios das differentes provincias, estudarem ao mesmo tempo a direcção que devam ter as estradas geraes, tomando por base das linhas de communicação a futura navegação livre dos mesmos rios, examinarem e applicarem os novos processos e melhoramentos dos transportes fluviaes, adoptados nos Estados-Unidos e Indostão.

Resumirei em poucas linhas o que dice sobre a terceira das ultimas questões discutidas.

Art. 1.° Conceder-se-ha o subsidio annual até 200:000$ á companhia que realisar a navegação a vapor entre o Rio de Janeiro e

New-York, com escala por S. Thomaz, Pará e Pernambuco, além de outros portos que se convencionarem *.

Art. 2.° Terminado o prazo do contrato com a Companhia Brazileira de Paquetes a vapor, ou antes, si isso for convencionado mediante uma indemnisação marcada pelo corpo legislativo, o governo ajustará com a empreza de que trata o artigo precedente, ou com qualquer das companhias transatlanticas, o serviço da navegação a vapor costeira entre cada um dos seus portos de escala no imperio e os mais importantes do litoral.

§ 1.° Esses portos serão, além dos em que tocam actualmente os paquetes da supradita Companhia Brazileira, mais os seguintes: Parnahyba, Aracajú, Victoria e Paranaguá.

§ 2.° Os vapores tocarão tres vezes mensalmente em cada um desses portos.

§ 3.° O subsidio annual para esse serviço não poderá exceder da metade do que actualmente paga-se á mesma Companhia Brazileira, isto é, de 504:000$000.

§ 4.° Nos contratos estabelecer-se-hão claramente os onus e multas, e definir-se-hão precisamente os favores. Uma das clausulas fará certo que o governo imperial poderá empregar como transportes de guerra, quando for preciso, os paquetes estrangeiros dessa navegação de cabotagem.

---

* Este projecto tambem foi sujeito á camara temporaria. Na sessão de 14 de agosto foi rejeitado o seu artigo 1° por 47 votos contra 42.

Emquanto se não realisa a navegação directa entre o Rio de Janeiro e New-York, poder-se-ia pelo menos fazer desde ja um ensaio modesto entre o Pará, ultimo porto franco da nossa costa, e o da ilha de S. Thomaz, que lhe fica a trez ou quatro dias de viagem e é o porto de estação de varias linhas de paquetes. Este ensaio devêra ser incumbido á Companhia do Amazonas, que poderia fazer o serviço sem subsidio, porque ja o tem demasiadamente grande, e pela facilidade que ha para ella de empregar, no intervallo das viagens redondas ao interior do rio, um dos seus paquetes de reserva: o que hoje ainda é mais praticavel por se haver supprimido a linha de Tabatinga a Nauta. (Dezembro, 1862.)

Algumas observações, que anteriormente fiz, sobre os embaraços procedentes dos regulamentos em vigor, impoem-me o dever de formulal-as tambem em artigos. Ellas prendem-se a todo o systema de liberdade do commercio e de facilidades de communicações internas e externas, em que tenho insistido. Eil-as:

Art. 1.° Os regulamentos da alfandega e mais disposições em vigor serão reformados em ordem a facilitar-se e abreviar-se o mais possivel o expediente dos negocios, particularmente no que respeita aos despachos de consumo.

§ Unico. Ter-se-ha em vista, sobretudo, acabar com o processo usual de informações multiplicadas e inuteis, com a concentração dos negocios ordinarios nas mezas dos inspectores, devendo os chefes de cada subdivisão ou de cada serviço especial despacharem e resolverem por si mesmos, e até vocalmente, os negocios do expediente commum.

Art. 2.° O governo designará dous empregados habeis do ministerio da fazenda, ou das alfandegas somente, afim de estudarem na Inglaterra, e depois nos Estados-Unidos, todas as facilidades, commodidades e abreviaturas introduzidas no expediente e serviço interno das respectivas alfandegas, sollicitando para isso a permissão dos governos daquelles paizes.

§ 1.° Além disso, nomeará uma commissão de tres membros, que não sejam empregados das repartições de fazenda, com dous ajudantes, funccionarios ou não desse ministerio, afim de proceder na côrte a um inquerito sobre os vexames, formalidades inuteis, e reforma dos processos adoptados em todo o systema vigente de policia maritima nos portos e de fiscalisação nas alfandegas.

§ 2.° Esta mesma commissão, precedendo convite, receberá os depoimentos das casas importadoras, dos consignatarios de navios, armadores, capitães de embarcações estrangeiras e particularmente dos inglezes e americanos do norte, transcrevel-os-ha em appendice e julgal-os-ha no texto de seu relatorio, addicionando a este

quanto for conveniente para o cabal desempenho de sua missão.

§ 3.° Commissões identicas, compostas de empregados das alfandegas e thesourarias de fazenda, funccionarão no Pará, Pernambuco, Bahia e Rio Grande do Sul, devendo remetter os seus trabalhos á da côrte, de que são consideradas subsidiarias.

§ 4.° Os trabalhos de todas essas commissões serão apresentados ao corpo legislativo, com o parecer e medidas propostas pelo governo, dentro de dous annos.

§ 5.° A despeza com gratificações, ajudas de custo de viagem e impressões não poderá exceder do credito de 50:000$.

Art. Final. As despezas exigidas para a realisação de todos os projectos anteriores serão compensadas pelas reducções que se fizerem no funccionalismo, nas subvenções, nos creditos da colonisação e nas verbas *extraordinarias e eventuaes* dos differentes ministerios.

Sinto, meu amigo, que abusei de vossa paciencia. Perdoai-me. Esta é a minha derradeira carta. O desempenho de outros deveres impõe-me a necessidade de volver ao meu ermo e de terminar a presente correspondencia.

Mas, fazendo-o, cabe-me agradecer-vos a franqueza completa, as attenções e autoridade que vos dignastes prestar aos meus modestos escriptos.

Esses obsequios desvanecem-me tanto quanto espero que sejam um incentivo para que outros continuem a tarefa que eu propunha-me completar, si não devesse acudir brevemente a encargos indeclinaveis.

Ainda uma palavra mais. Não vos admire que possa o ermo despertar o gosto de estudos positivos. Estes parecem-me o consolo unico que seja dado aos espiritos enthusiastas e sinceramente amigos do paiz. E, depois, ja não temos discutido bastante a politica diaria, as reviravoltas e as comedias dos ministerios e dos

parlamentos? Faz se mister hoje satisfazer ás exigencias do espirito publico justamente aborrido das scenas estereis da politica pessoal.

Nem outro era o meu fim. Escrevi, é verdade, com certa energia e algum arrebamento, ás vezes. Si o fiz, porém, não foi para desacreditar systematicamente as instituições do meu paiz; foi para aguilhoar a inercia, exigir a mudança de habitos inveterados e abrir caminhos novos, atravez da espessura dos prejuizos, ás aspirações insaciaveis dos homens novos do paiz.

O que queremos nós, com effeito?

Queremos, meu amigo, dar ás nossas gloriosas instituições, á nossa magestosa e nunca assás abençoada Constituição do imperio, uma base prática nas fraquezas das industrias, na liberdade individual, no espirito de empreza particular, no alargamento do commercio, na liberdade do trabalho, na prosperidade das provincias, na administração real, no desinvolvimento dos interesses materiaes, na liberdade politica, religiosa e do ensino.

Não é so por ter adoptado uma *forma* de governo, a representativa, por ter consagrado uma abstracção por mais bella que seja, que a Constituição merece os nossos applausos e impõe-se ao nosso respeito. Ella deve ser venerada pelos seculos, porque soube fixar essa abstracção nas garantias da personalidade, na independencia da industria, no direito de propriedade, na autonomia dos municipios e das provincias, no governo do paiz pelo paiz, na alavanca do voto livre nas urnas e da censura livre pela imprensa, na tolerancia de cultos, no limite do poder e na grandeza do cidadão.

Foi assim que a conceberam os chefes da assembléa constituinte, os veneraveis redactores do Projecto da Lei Fundamental.

A Constituição nasceu do povo: filhos do povo, nossa missão é destruir as leis parasitas que a enfraquecem e a amesquinham, esses laços funestos com que os partidos atam-se mutuamente ao carro do despotismo administrativo; é dar corpo e fórmas visiveis ás

theorias da Constituição, tornando-a cada vez mais util ao povo e mais respeitada pelo povo.

Eis ahi, meu amigo, a marcha do presente: ai daquelles que ousarem desvial-o do caminho do futuro!

Seja este protesto contra a inercia e a mesquinhez dos dias obscuros de transição medrosa, que estamos atravessando, a palavra com que, ao despedir-se, aperta-vos a mão generosa o

SOLITARIO.

30 de março: 1862.

FIM.

APPENDICES.

APPENDICE I

A industria manufactureira e as tarifas protectoras. *

(V. CARTA III. , PAG. 20.)

Encerrada a exposição nacional, é tempo de pôr em evidencia a lição que della resulta. As pessoas ainda as mais convencidas da primazia que compete á agricultura no Brazil, imaginaram geralmente que o espectaculo da escola central havia de ser uma prova decisiva em favor da nossa aptidão manufactureira. Tanto ruido calculado faz-se com a installação da fabrica mais commum ou mais grosseira; com tanto favor são recebidos taes estabelecimentos pelos prejuizos de independencia e alforria do estrangeiro, que unico explora (é a palavra consagrada) os recursos naturaes do paiz; tantos estimulos, porventura generosos e sinceros, é costume dispensar-lhes e tanto é moda exigir-se do governo que não protege os nacionaes (é outra phrase, que vale um argumento); tanto, finalmente, procura-se apressar ou precipitar o desinvolvimento industrial do Brazil, que dever-se-hia esperar ver na exposição uma série importante de valiosos artefactos. Mas, ao contrario, nunca a realidade justificou tão plenamente as previsões da theoria. As fabricas no Brazil são um accidente; a agricultura é a grande, a verdadeira industria nacional: quem o demonstra é — a exposição. Com effeito, não quero dizer que, amputando algumas de nossas faculdades, Deus nos tenha condemnado a ser, hoje e sempre, simplesmente agricultores. Ninguem, que tenha lido os artigos precedentes, formará essa idea das opiniões nelles emittidas. A lei suprema da industria é a liberdade, e cada qual póde tornar-se manufactureiro quando e como queira: so á concurrencia, na sua força irresistivel, compete regular e condemnar os capitaes que se desgarrarem. Demais, a proposito das fabricas de ferro, por exemplo, eu confessei e acredito que ellas podem viver de si mesmas e até prosperar em algumas localidades, abundantes da materia prima e tão afastadas do litoral que os productos nellas manufacturados sejam menos caros que os de fóra, encarecidos pelo transporte. E' o que tem acontecido em Minas-Geraes, aonde, pelos mesmos motivos, os teares de algodão grosso poder-

* Este é um dos artigos publicados pelo autor no *Correio Mercantil* a proposito da recente exposição nacional.

se-iam conservar por muito tempo, si a abertura e maior commodidade das communicações não tivessem nos ultimos annos facilitado as remessas de productos similhantes do mercado da côrte.

Entretanto, póde acontecer que no animo de muitos outra convicção tenha-se formado. A ascendencia de um prejuizo alimentado desde o berço, o das miserias a que expõe-nos a nossa nullidade manufactureira; a imagem, que parece brilhante, aviventada pelo calor do patriotismo, de uma fêde variegada tecida por indios, e, por motivo mais forte ainda, a recordação de um panno de algodão mineiro, quasi egual a certas casimiras, de que outr'ora vestiam-se os melhores patriotas nos tempos de nossas lutas passadas; a ascendencia de tal prejuizo e o prestigio de taes recordações não se desvanecem em um dia, deante de uma prova unica, e talvez com ella se consolidaram melhor no espirito publico. Era assim com razão que Michelet procurava ler no homem do presente as impressões hereditarias do homem do passado.

Ora, eu não tenho escripto sinão para combater essas idéas, que reputo disseminadas até entre pessoas da boa sociedade. Si desprezassemos a opportunidade, outra occasião não se offerecceria tão favoravel. Foi a exposição de Londres, em 1851, como dice no primeiro artigo, que precipitou as reformas commerciaes ja emprehendidas em Inglaterra, que desmoralisou o regimen prohibitivo do Continente, e que provocou, pouco depois, a série de medidas por meio das quaes a mesma França acaba de incetar o regimen da liberdade.

Poderemos esperar o mesmo resultado? não é facil prevel-o. Ha muita gente que, não querendo attender ás differenças, invoca um exemplo americano, o dos Estados-Unidos, aonde prevaleceu por vezes a pretensa lei do auxilio ao trabalho nacional contra a concurrencia estrangeira, o regimen protectôr. Mas, em primeiro logar, essa doctrina não foi consagrada nas tarifas sem reclamações vehementes dos consumidores do sul e do oeste, que determinaram alfim a reforma liberal do Sr. Walker em 1846. Depois, si tal systema foi ali vexatorio, o que não viria a ser no Brazil, cuja provincia mais rica não póde competir, em abundancia de capitaes, em densidade de população, em meios de transporte e em numero de pessoas profissionaes, com o menor daquelles dos Estados-Unidos da America do Norte conhecidos pelo nome de Nova-Inglaterra?

O bom senso de algumas outras potencias americanas, em circumstancias economicas quasi ao nivel das nossas, deveria servir de aviso. O Chile, aliás melhor habitado, observa a lei da liberdade commercial, que o ministro das finanças do Uruguay, o Sr. Villalba, fez tão bem prevalecer na ultima reforma das alfandegas do seu paiz.

No governo brazileiro, porém, outro pensamento tem dominado. A tarifa de 1844 era não so protectora, taxando a quasi totalidade dos artigos com direitos de 30 a 40 %, como decididamente prohibitiva, impondo sobre outros 60 e 80 %.

No relatorio da fazenda de 1845 dizia-se abertamente que o fim da nova pauta era desviar da agricultura, industria ruinosa, para as fabricas e as officinas os capitaes brazileiros. O meio empregado era, pois, repellir ou

enfraquecer a concurrencia dos estrangeiros em productos, que ja se obtinham ou se podessem obter dentro do paiz.

Ora, depois de tantos annos de um imperio incontestado, a consequencia da tarifa devia ser: 1°, o decrescimento da importação dos productos similares estrangeiros esmagados sob o peso dos novos impostos; 2°, o augmento maravilhoso da producção nacional dos artigos repellidos, ou o estabelecimento de muitas officinas e fabricas novas. O primeiro facto é plenamente contestado pelos dados officiaes conhecidos de todos: a importação dos ultimos exercicios é mais do dobro da realisada no de 1844—45, em que começou de vigorar a tarifa. O segundo está ao alcance de todo o mundo. Uma ou outra officina tem-se fundado; e raro é que essas mesmas sustentem-se por si, independente de auxilios pecuniarios dos cofres provinciaes ou geraes, sem loterias, ou sem requerer constantemente imposições sobre o estrangeiro. Mas estava reservado á exposição de 1861 demonstrar a inanidade dos discursos, muito sinceros porventura, que pinfavam ao vivo a abundancia e a felicidade publicas brotando por encanto da tarifa de 1844, como depois phantasiou-se o ouro manando a flux do seio fecundo da lei de 22 de agosto de 1860, outra varinha de condão ferida de esterilidade na mão dos magos.

Uma revista ligeira da parte industrial da exposição, feita com imparcialidade, convencerá do atrazo e da pequena importancia de nossas fabricas, não obstante os favores de que gozam. E, por começar, tomemos um exemplo; seja o sino da fabrica dos Srs. Florindo Gonçalves Coelho e Filhos, sita na rua de S. Lourenço, desta côrte, n. 44, e fundada ha muitos annos. A voz argentina dos sinos desta fabrica é inquestionavel; o trabalho da fundição, segundo informam-nos, é habilmente dirigido. Mas, pergunto, qual o movimento desta officina? o preço e a qualidade dos productos podem rivalisar com os importados da Europa? Si podem, como é que não tem ella alargado o seu circulo, como se não teem fundado muitas outras do mesmo genero, uma vez que o productor nacional não paga as despezas de frete de uma viagem transatlantica, nem o oneroso direito de entrada, a saber, 35 %? Direi outro tanto das tesouras grandes, havalhas e varios objectos de cutelaria expostos pelo Sr. Martins, desta côrte; do ferro de engommar fabricado em Campos, pelo Sr. Lisboa, etc.—Si a aguardente e o vinagre estrangeiros não pagassem hoje direitos de consumo na razão de 55 % a primeira, 45 e 35 % o segundo; si a concurrencia fosse effectiva, tornava-se mais apreciavel certamente o desinvolvimento que vai tendo a producção desses liquidos. Agrada sem duvida observar a aguardente remettida pelo Sr. José Faro, fabricante tão distincto, como é agricultor progressista e illustrado. Não tornam-se dignos de menos apreço o sabão e as velas expostas na escola central, e fazem-se sobretudo credores de elogio os productos da companhia de Luz Stearica. Mas as velas e o sabão estrangeiros, aliás tão geralmente consumidos no paiz, pagam direitos equivalentes a 35 %.—Ha, por exemplo, sellas e sellins de varios fabricantes; todos sabem que estes são artigos bem trabalhados no paiz: favorece-os, porém, um direito de 35 % sobre o producto estrangeiro.

O que existe, pois, de admiravel nesse tal ou qual progresso de algumas industrias, que vivem á custa do sacrificio do consumidor? Apparecem, certamente, objectos bem fabricados; mas esses indicam porventura a existencia de uma industria nacional capaz de florescer e generalisar-se, ou são productos isolados da perseverança, da intelligencia, da fortuna ou de circunstancias especiaes que favorecem a este ou áquelle fabricante?

Os vidros em chapas, em laminas ou em obras quasquer pagam tambem 35 °/₀. Não é este um verdadeiro premio lançado em favor do fabricante nacional? Duas fabricas desta côrte concorreram á exposição; os productos de uma são certamente mais aperfeiçoados que os da outra; mas quem desconhece que os artigos expostos não são de primeira qualidade, apezar do imposto protector? Essas fabricas não podem encher o mercado e satisfazer plenamente a procura. Segundo o illustrado relator da commissão revisora da tarifa de 1844, que escrevia sobre informações officiaes, as fabricas de vidros nada fornecem ás provincias. Quem soffre, pois? O consumidor em geral, que paga os 35 °/₀ arrancados ao importador estrangeiro pelo thesouro. Ora, o consumidor é o publico; e é a sorte do publico, dizia Bastiat, e não o interesse deste ou daquelle fabricante, que deve preocupar-nos.—O mesmo raciocinio é applicavel aos tecidos de algodão, representados por algumas amostras remettidas das fabricas do Rio de Janeiro e da Bahia, e dos teares espalhados por Minas, pelo Ceará e outras provincias. As fabricas não medram; e teem dependido ás vezes de auxilio dos cofres. Os teares reduzem-se e desapparecem todos os dias. Em todo o caso, é certo que essa industria não subsistiria um momento sem os direitos protectores de 35 °/₀ sobre os tecidos e roupas, sendo que algumas destas, aliás do uso mais commum, como veremos depois, pagam hoje 45 °/₀. E é preciso notar que, si o Brasil podesse ser um paiz manufactureiro, as fabricas de algodão teriam prosperado aqui vantajosamente. Com effeito, ja existiam algumas ao tempo do alvará de 5 de janeiro de 1785, que reduziu-as aos tecidos somente de fazendas grossas proprias para o vestuario dos negros e o enfardamento de objectos. Com o alvará do 1° de abril de 1808, que levantou a prohibuição do anterior, outras fabricas nasceram. A abertura dos portos, porém, o alargamento do commercio com Inglaterra, o desinvolvimento de communicações interiores e outras circumstancias contribuiram para embaraçar as fabricas nacionaes, que, não obstante a protecção, não poderam nem podem prosperar. E, entretanto, pague o povo um imposto vexatorio para sustentar-se por alguns annos mais este ou aquelle fabricante, de cujo infortunio não tem certamente culpa!

Como sempre tem acontecido, e, mais do que em parte alguma, no Brazil não podia crear raizes a industria manufactureira pelo auxilio maravilhoso das tarifas. A de 1844, como vê-se agora, foi impotente. Dir-se-ha que ella foi timida na protecção, fraca nas disposições e por isso esteril nos resultados? Mostrarei o contrario.

F. List demonstrou, em relação á Allemanha, que, quando para nascer uma industria precisa de um direito protector de 40 a 60 °/₀, e, para sustentar-se, do de 20 a 30 °/₀, faltam no paiz as condições naturaes para a

existencia normal dessa industria. Si ella fôr transplantada para alli, necessitará das tarifas, como das estufas a flor exotica. Ora, na America do Sul, no Brazil especialmente, essa verdade é ainda mais palpavel. O imposto de 30 °|₀ eleva sobremodo o preço do objecto estrangeiro; si a isso reunirmos as despezas do transporte dos portos de Inglaterra ou França para o Brazil, muito maiores do que as que se fazem para o Baltico, a observação de List torna-se ainda mais grave. A experiencia, com effeito, tem ensinado que a taxa dos direitos de consumo deve ser fixada muito aquem daquelle limite, que é o começo do imposto prohibitivo. Em 1853, Sir Gladstone, ministro da fazenda, propoz á camara dos communs a celebre reforma de tarifas, cujas bases eram: 1ª, extinguir quanto possivel os direitos *ad valorem*, visto como poem em jogo o arbitrio dos funccionarios que devem precisal-os; 2ª, taxas fixas, *na razão* de 10 °|₀, sobre os objectos manufacturados. O patriotismo, paraguayo ou japonez, que actuou sobre a tarifa de 1844, não so espalhou abundantemente os direitos de 30 e 40 °|₀, como ainda subiu até 80 °|₀; e, si as reformas posteriores condemnaram estes ultimos, ao menos respeitaram em grande parte os primeiros.

E, na verdade, a tarifa de 1844 continha 2.416 artigos; e, destes, 2.243 soffriam taxas na razão de 30 °|₀. Para sustentar uma exorbitancia semelhante, fez-se e professou-se uma theoria economica especial. Dizia-se, por exemplo, que a falta de protecção ás manufacturas impedia o desinvolvimento do trabalho livre; quando é certo que a concurrencia do braço escravo, fornecido pelo trafico, é que contrariava aquelle. Allegava-se que as manufacturas exerceriam uma influencia fecundissima sobre o augmento da população; e não se attendia á rudeza do nosso clima, que não permitte as grandes agglomerações de homens nas cidades e se favorece o trabalho mais hygienico do campo.

Certo, não deveriamos nem poderiamos nunca desprezar ou repellir a industria manufactureira, si ella pudesse fixar-se normalmente no Brazil. Ha algumas fabricas e officinas que em todo o caso possuiriamos, ou porque sejam indispensaveis á vida, como a padaria, ou porque andem sempre ligadas á agricultura, como sejam as dos ferreiros, carroceiros, etc. E' preciso, porém, convir que um povo so é manufactureiro quando tem grande densidade de população, quando possue abundantes meios de transporte, quando póde applicar a lei da divisão do trabalho á agricultura destacando-a o mais possivel dos processos manufactureiros: assim a Inglaterra, verdadeira officina do mundo. Nessa grande ilha mesma, observa o Sr. Molinari, alguns districtos se veem mais cobertos de fabricas do que outros: tal é o Lancashire, aonde as condições acima indicadas realisam-se de um modo mais completo. E' o que tambem verifica-se a respeito dos departamentos do norte em França, e dos Estados da Nova-Inglaterra na America Septentrional; é o que tambem poderá um dia acontecer com o Rio de Janeiro, no Brazil.

A protecção não passa de um tormento inutil aonde não existem condições proprias para florescer a industria protegida; e, quando mesmo existam, é melhor confiar da liberdade e da concurrencia o encargo que se atira sobre a lei.

Esta é a revolução operada nas theorias economicas pelos *free-traders* da liga ingleza contra as leis cereaes. Nós temos colhido o fructo amargo do desprezo que lhes votamos. Depois de tantos sacrificios, olha-se em derredor, e não se vê nada que dê idea de um desinvolvimento industrial soffrivel siquer. Nem ao menos parece firme a tendencia, que manifestou, se uma vez, para a doctrina verdadeira. Exemplo: para proteger as nossas pobres salinas, impunham-se outr'ora 160 rs. sobre cada alqueire de sal estrangeiro. O resultado foi decisivo: elevou-se excessivamente o preço do sal, no interior sobretudo, com grave damno para as xarqueadas, para as pescarias e todas as industrias em que o sal entra como materia prima. Isso determinou a abolição do imposto. O que succede, porém? um illustre deputado propunha na ultima sessão o restabelecimento do mesmo direito, ainda por amor das salinas nacionaes.

Não é so o contrabando que as tarifas protectoras fomentam contra os interesses do fisco. Ellas acarretam o inconveniente mais grave de alimentarem um estado de cousas ficticio, de carregarem com o peso do imposto sobre o collo vergado da verdadeira industria nacional, a agricultura. A tarifa de 1844 devia restringir o consumo; e, com effeito, comparado o periodo de 1839 a 1844 com o de 1844 a 1849, notou-se que no segundo diminuiu a importação cerca de 4,8 °|₀, ainda que a renda se houvesse elevado.

O governo preoccupou-se tanto nessa época do futuro manufactureiro do Brazil que um decreto de 8 de agosto de 1846 isentava de direitos, por dez annos, os productos das fabricas de algodão do Imperio.

Com tal exemplo, as provincias commetteram verdadeiras extravagancias. Segundo o relatorio, a que tantas vezes nos temos referido, existiam, em 1853, taxas particulares na entrada e sahida dos productos *nacionaes*, com o fim de proteger-se tal ou tal industria fabril de uma provincia e preserval-a dos productos similares das outras. Esse era o fim da lei de Pernambuco sobre a entrada do sabão fabricado nas demais provincias, e da que na Bahia creou uma taxa addicional de exportação sobre os volumes que tivessem involtorios de fazenda que não fosse o tecido preparado nas fabricas daquella parte do Imperio.

Apezar da experiencia, porém, não condemnou-se o pensamento dominante na tarifa de 1844, aliás tão cabalmente confutado pelo distincto economista que promoveu a reforma de 1857 e promulgou, como ministro, a de 1860. Verdade é que, por uma inconsequencia inexplicavel, no seu importante trabalho de 1853, ja elle propunha claramente um direito *protector* de 30 °|₀ sobre os objectos seguintes de uso commum do povo, invocando o pretexto de ja se fabricarem eguaes no paiz:

Colchas, cobertores ordinarios e xergas de algodão;

Saccos da mesma materia, grossarias ou canhamaço;

Tecidos grossos de algodão.

A reforma de 1857 foi, certamente, mais liberal em favor dos generos alimenticios, das materias primas e das machinas. A taxa protectora, porém, é a mesma ja existente; e, como a esse respeito aquella pouco differe da tarifa vigente, posso occupar-me desta com especialidade.

No relatorio lido ás camaras em maio de 1860, o Sr. conselheiro Ferraz dizia: « .... As taxas (da tarifa de 1857) *si não se tornaram prohibitivas, diminuiram por certo a importação* ou convidam e excitam o contrabando » D'ahi a necessidade de rever a tarifa. Essas palavras annuuciavam uma reforma satisfactoria.

Mas, o que é a tarifa que baixou com o decreto de 3 de novembro de 1860?

O actual Sr. ministro da fazenda pretendem mostrar as vantagens do acto de seu antecessor. Não pretendo negar, como affirma o Sr. Paranhos, que a tarifa melhorasse o systema de arrecadação a cargo das alfandegas. A minha questão é outra. E' o proprio Sr. ministro quem affirma que a nova tarifa *não desamparou* as industrias nacionaes productoras de artigos similares da importação estrangeira; que para isso *foram mantidas* as taxas dos direitos de consummo da de 1857, *sendo de* 30 °|₀ a mais geral; e *rectificadas para mais* as bases sobre que se tinham calculado as taxas especificadas de alguns artigos, etc. E, comquanto o Sr. ministro procure desfazer com outras o máo effeito dessas palavras, apressando-se em declarar que a nova tarifa não *grava* o consumidor, nem *exclua toda* a concurrencia, eu tomo a liberdade de acreditar antes na força das primeiras phrases.

Antes de tudo é de notar que, por virtude da lei de 27 de setembro de 1860, creou-se um direito addicional de 5 °|₀ sobre os designados na tarifa, com as reducções a 2 °|₀ e excepções, a respeito de poucos artigos marcados nas tabellas *B* e *C*. Depois, torno a lembrar a opinião de List, que considera protectora toda a taxa superior a 20 °|₀ e prohibitiva a de 40 por diante; assim como observo novamente que, segundo Sir Gladstone, os direitos de importação não deveriam subir além de 10 por cento. A isso ajuntei que, em nosso paiz, os fretes aggravam a questão, sendo evidente que navegar de França para Inglaterra, ou de Inglaterra para os portos do Baltico, não é o mesmo que navegar de Liverpool para o Rio e caminhar depois para o sertão.

Entretanto, o direito de 30 °|₀, quasi como na de 1844, enche as columnas de nossa tarifa.

Apontarei alguns exemplos com analogia ás industrias estabelecidas no paiz. Os chapéos, de qualquer qualidade, estão sujeitos a taxas equivalentes a 30 °|₀; os de sol com enfeites, cabos de marfim, etc., pagam mais. —Soffrem as mesmas taxas os colchões; os sellins e sellas, não incluidos os arreios; as velas, menos as de stearina sujeitas a 40 °/₀; o fumo, seja em folha, charutos, cigarros, etc., e que aliás pagava outr'ora 60 °/₀; os babús de madeira, mesmo ordinarios; e os vidros em chapas ou laminas e em obras.—O ferro em lingoados, barra, arcos, verguinha, isto é, como materia prima, paga 10 °/₀; mas está obrigado a 30 °/₀ em obras quaesquer. Exceptuam-se: os barcos ou vasos miudos de ferro, ou peças para elles e para edificação, sujeitos a 10 °/₀ *ad valorem*; as chapas abertas a buril para estamparia, sujeitas a taxas na razão de 10 °/₀; as folhas de Flandres em laminas na razão de 20 °/₀; letras, typos, emblemas, etc., idem; torradores

para farinha, que pagam 10 °/₀, deviam ser isentos de direitos, bem como os de café, obrigados a 30 °/₀. — As cadeiras de madeira em geral, pagão 40 °/₀ ; e, com encosto de palhinha (menos as de balanço e de abrir e fechar), mais 30 °/₀, ou 70 °/₀. Eguaes taxas affectam as camas com a mesma distincção quanto á palhinha, e as mesas e lavatorios. Os direitos são ainda mais pesados, quando o objecto é de luxo.— O algodão em fio, para tecer, paga 10 °/₀. Em tecidos, porém, 30 °/₀. Em roupas, 30 °/₀ em geral ; mas a taxa sóbe a 40 °/₀, sendo *calças, camisas*, capas, ceroulas, chambres, collarinhos, collettes, fronhas, *jaquetas*, paletots, peitos e punhos de camisas, saias e *anagoas*. Os direitos sobem, segundo o tecido ou a roupa contiverem mais ou menos lã e linho, até 10 °/₀, e mais ou menos seda até 30 °/₀, acima daquellas taxas.— As mesmas bases prevaleceram a respeito da lã e do linho.— Antes de ir adeante, observemos que é singular que os direitos de 30 e 40 °/₀ sobre os tecidos e roupas de linho, lã e algodão, e deste sobretudo, objectos do uso commum, sejam os mesmos com pequena differença, que em geral pagam as sedas, artigos de luxo.—Finalmente, o calçado, que, pela tarifa de 1844 pagava a exorbitancia de 80 °/₀, ainda ficou sujeito a taxas na razão de 40 °/₀, que se cobram *ad valorem* nos chapins e chinellas de dansa, etc. Os sapatos em cortes e os de borracha pagam 30 °/₀.

Alèm disso, como acima referi, todos esses objectos pagam mais 5 °/₀ addicionaes. Exceptuam-se, porém, entre os artefactos de algodão, as gangas, o panno de algodão e os riscados: entre os de lã, as baetas e baetões; o linho e a seda como materias primas; e, emfim, d'entre os artigos de ferro, os torradores para farinha.

Em revista ligeira parece-me que confirma plenamente as minhas proposições e não deixa duvida sobre o caracter eminentemente protector da tarifa actual.

Quem, por fim, sobre as consequencias vexatorias dessa legislação, aliàs impotente (repito) para levantar e fazer prosperar mannfacturas nacionaes? é o consumidor, isto é, o povo.

O autor da tarifa de 1860 dispunha de alguns exemplos notaveis da influencia irresistivel que a baixa dos direitos exerce sobre o augmento da importação, e, portanto, sobre as rendas. A importação de farinha de trigo que, no exercicio de 1855—56, subiu a 4.375:579$, elevou-se, no de 1859—60, depois da tarifa de 1857, a 10.447:710$, isto é, a muito mais do duplo dentro de cinco annos. O calçado que, no primeiro daquelles exercicios, montára a 631:318$, subiu no ultimo a 1.571:286$, isto é, a mais do duplo tambem. Finalmente, as machinas, que apenas foram importadas no valor de 130:388$ em 1855—56, attingiram a somma de 907:239$, sete vezes maior, em 1859—60.

Todavia pareceu um expediente mais prompto aggravar as taxas para augmentar as rendas.

O contrario justamente se devêra ter feito. Os direitos modicos desafiam a importação, e portanto augmentam a receita, com vantagem dupla para o consumidor que vem a ter mais e menos caro.

Allegou-se, porém, que o estado do thesouro, em luta com um deficit, não permittia ensaiar medidas que suppoem reservas para fazer face ás deficiencias de renda nos primeiros annos; entretanto foi perante um deficit chronico que Sir R. Peela conselhou as reformas financeiras incetadas em 1843.

A verdade é que, não devendo as phantasias de protecção ao trabalho nacional impedir se effectuem as reformas indispensaveis, faz-se mister caminhar direito para ellas. E, si é preciso supportar uma baixa provisoria na receita, preparemo-nos resolutos para esse sacrificio necessario, que se ha de cumprir mais cedo ou mais tarde, cortando nas despezas publicas as verbas inuteis ou excessivas.

E' certamente complicada a questão financeira do paiz; mas não é menos certo que não basta para conjural-a o recurso dos adiantamentos habeis, facil, porém inglorio.

(1862: janeiro.)

Na sessão de 5 de julho ultimo, o autor exprimiu na camara temporaria o seguinte voto acerca das tarifas:

« Sr. presidente, o meu illustre amigo, Snr. conselheiro Saraiva, dice que para essa grande arteria fluvial, o rio Paraguay, ser explorado vantajosamente, é mister não so accumular recursos militares nas fronteiras, mas ainda libertar Mato-Grosso do seu portão de ferro, a alfandega de Corumbá. Tive a maior satisfação, senti a maior alegria ouvindo ao nobre deputado esta proposição. O meu nobre amigo pentence á escola daquelles que intendem, como eu, que não ha um impecilho maior para a prosperidade deste paiz do que as tarifas de suas alfandegas. O que em grande parte explica o atrazo das camadas inferiores da sociedade, a sua pobreza, a sua miseria, o que explica a existencia barbara das povoações centraes, são sem duvida esses direitos excessivos que se cobram em nossas alfandegas, direitos protectores incomprehensiveis n'um paiz sem industria, e que impedem que grande parte das mercadorias, e as mais indispensaveis, se possam consumir nos pontos extremos do paiz, e pelos individuos desherdados dos bens da fortuna. A provincia de Mato-Grosso, que pudéra comprar objectos importados do estrangeiro em proporção muito maior do que actualmente, n'uma proporção que ao menos correspondesse ao consumo de algumas das republicas vizinhas, está disto privada, porque os direitos da alfandega, ainda que de certo modo modificados, não o permittem. Esses direitos não produzem mais de algumas dezenas de contos, que mal chegam para pagar o custoso pessoal e material de arrecadação, e certamente não fazem face ás despezas extraordinarias da policia naval para a repressão do contrabando. Supprimidos elles, importadas livremente as mercadorias, serão o consumo e o commercio mais e mais vastos, a abundancia derramar-se-ha, e com ella crescerá a força industrial, o movimento do trabalho; e, n'um futuro proximo, desinvolvida em maior es-

cala, a importação poderá permittir ao Estado a imposição dessas taxas de entrada, que agora oneram o commercio sem vantagem definitiva para o thesouro. Ja vê o nobre deputado por Sergipe que nestes assumptos, nós, os homens da escola do progresso real, alimentamos opiniões ainda mais generosas do que as delle a bem da vasta provincia de Mato-Grosso.»

APPENDICE II

Centralisação.

(V. CARTA III, PAG. 22.)

Processo administrativo.

Vão-se manifestando os resultados do systema administrativo em pratica no Imperio. Acreditou-se que era um aborto de perfeição submetter as partes a uma fiscalidade rigorosa e as autoridades inferiores á superintendencia omni-sciente das autoridades superiores. Sobre esta base, imitada de França, sobre esta deploravel, absurda e perigosa idea do papel e do jogo do governo, constituiu-se aos poucos, com uma pertinacia incrivel, o edificio grosseiro, informe e pesado de nossa administração. Caracterisa-o e espirito preventivo, a desconfiança dos interesses particulares; anima-o, dirige-o e completa-o o olhar poderoso dos primeiros chefes, comprimindo a actividade de seus subordinados no circulo acanhado de sua vigilancia impotente. D'ahi duas perdas, egualmente sensiveis: maiores embaraços para as industrias, ou difficuldade para as transacções, e, conseguintemente, menor receita para o Estado. D'ahi a reacção latente dos interesses particulares contra os embaraços administrativos, contra o proprio principio do governo. O fim, portanto, a que devem-se propôr aquelles que intendem o alcance das palavras — liberdade prática —, é o de substituir ao vexame a facilidade, ao vagar a pressa, ao regimen preventivo o regimen repressivo.

Esta aspiração ha de ser por fim, e vai sendo, o programma de um grande partido nacional. Ella involve, com effeito, não digo a condemnação, mas a reforma gradual da série enorme de regulamentos expedidos pelo executivo, com ou sem autorisação do parlamento. Desde o jogo administrativo nas provincias até aos usos antiquados, inuteis ou tolos que ainda se observam nas secretarias de estado; desde o processo fiscal no thesouro até ao administrativo das alfandegas, tudo carece de reforma, a menos que haja o pensamento fixo de irritar os interesses particulares desprezando os seus reclamos, e de provocar lutas e fomentar descon-

fianças, apezar dos conselhos de uma escola, a do senso commum, cuja falta era tão lamentavel que julgou dever preenchel-a o Sr. ministro da fazenda.

Ora, é a propria autoridade quem hoje dá-nos inteira razão, e revela que realmente não havia systema peior, e sobretudo inutil; mil vezes inutil, do que esse adoptado geralmente pelos nossos legisladores do poder executivo. O *Correio Mercantil* de 31 de dezembro publicou duas portarias do Sr. inspector da alfandega, que nunca elogiaremos bastante, porquanto foram inspiradas por um pensamento diametralmente opposto áquelle que até hoje tem reinado nos circulos de nossos estadistas. Vale a pena pôr em relevo essa verdadeira reforma de habitos administrativos, que sem duvida mereceu applausos do mais interessado nisso, o publico.

O Sr. conselheiro inspector assumiu a gerencia da alfandega, quando iam-se patenteando os vicios antigos, que o novo regulamento não extirpou, antes confirmou e accrescentou. Esses vicios reduziam-se a dous pontos capitaes:

Luxo de formulas vãs, por amor de uma fiscalisação incomprehensivel;

Inercia dos empregados inferiores, e concentração de todos, e ainda os menores negocios, nas mãos do chefe central.

A portaria de 3 de dezembro combate a um tempo esse duplo prejuizo de nossas repartições. Veja-se em primeiro logar a declaração de inutilidade com que se condemnam todos os requerimentos escriptos, que se dirigiam ao inspector para obter despachos dependentes afinal dos chefes de secção. Attenda-se, por outro lado, que a estes chefes fica d'ora avante pertencendo resolver uma serie de pretenções miudas ou de mero expediente, que d'antes vinham-se liquidar perante o inspector. E, ao contrario da quasi totalidade dos ministros e altos funccionarios deste grande Imperio, o Sr. inspector solicita, em outra portaria, o concurso das luzes e da experiencia de seus subordinados para o exame e reforma dos embaraços e dos vicios restantes. O Sr. inspector comprehende que, nos exercitos asiaticos, em que o rei ou o general em chefe é tudo, não ha mais valor nos soldados, mais ordem na peleja, mais confiança no triumpho. Nada é mais absurdo, com effeito, nada entorpece mais o progresso de um povo, nada compromette a sua dignidade e deprava mais o seu caracter, do que essa pretenciosa arrogancia com que o systema centralisador fere de impotencia os inferiores, isto é, o paiz, para so reconhecer sabedoria e perspicacia em alguns individuos elevados aos empregos supremos.

Eis ahi o ponto de vista moral por que deve ser encarada essa reforma. Não va ella ser por isso mesmo condemnada perante o respeitabilissimo tribunal de nossas eminencias administrativas! Seja como fôr, aquella é uma semente, e deve fructificar.

(1862: janeiro.)

Organisação central do ministerio da marinha.

Eu descubro, Sr. presidente (dizia o autor na sessão de 17 de agosto de 1861, da camara temporaria), na administração da marinha os mesmos vicios e defeitos que militam em toda a administração do Imperio.

Avulta em primeiro logar a rotina no jogo do expediente. Qualquer negocio o mais commum é informado, e informado por quem tem competencia e por quem a não tem, de maneira que antes do despacho do ministro tem percorrido uma extensa carreira. A consequencia proxima disso é o excesso de correspondencia, de papel, e portanto a falta de pessoal.

O nobre ex-ministro da marinha teve um pensamento que eu acho necessario desinvolver, e espero que o faça o actual Sr. ministro, no interesse da rapidez de communicações entre os diversos pontos da administração central. A correspondencia com as diversas repartições e destas para com o ministro é extraordinaria. Mas não é so o jogo e a multiplicidade das informações, é ainda o estylo de se dar sobre cada negocio uma informação especial, em documento especial, que mais embaraça o serviço. Para obviar esse inconveniente na contadoria de marinha, o nobre ex-ministro expediu uma circular estabelecendo que as informações do respectivo chefe podem ser lançadas á margem do parecer das secções, quando o negocio não exigir um officio especial. Penso que é mister estender essa concessão ás outras repartições, e intendo que muito convém amplial-a, permittindo-se que na maioria dos casos, isto é, quando o objecto é simples, as informações sejam lavradas sem formalidades rotineiras sobre o documento inicial, officio, memorial ou petição.

E' por não se querer abreviar o expediente como indico, é pelo desejo de complical-o, que todas as estações exigem augmento de pessoal, exigencia de que fez-se éco o nobre ministro em seu relatorio, sem attender que isso aggravará o mal terrivel da empregocracia, e não resolverá a difficuldade snião momentaneamente.

A perda de tempo, a exageração da correspondencia, a mingoa de pessoal e seu constante augmento, a confnsão no serviço e o desespero das partes procedem ainda de uma causa mais grave, e que é geral em toda a nossa rachitica administração. Quando o assentamento de praça de um recruta, a matricula de um alumno ou de um aspirante na escola de marinha, o processo de um fornecimento ordinario, ou a decisão de uma questão fiscal vão depender afinal do ministro de estado, daquelle cujo pensamento deve absorver-se nos assumptos mais serios, é impossivel que o serviço caminhe com desembaraço, que os negocios resolvam-se com promptidão. Para remover um vicio tão grave, denunciado ja desta tribuna, é preciso alargar a esphera de attribuições dos funccionarios immediatamente collocados juntos aos ministros, é mister fortificar e desinvolver a iniciativa e a responsabilidade proprias das repartições inferiores.

Este pensamento, Sr. presidente, resulta do exame de nossa centralisação. Assim como penso que o circulo de attribuições dos presidentes não deve ser alargado somente no sentido de conceder-se-lhes o direito de no-

mear e demittir um certo numero de empregados geraes, mas ainda, e sobretudo, no de se lhes incumbir a resolução immediata e definitiva de todos os negocios geraes tratados nas provincias, que não forem de uma grande importancia, e por assim dizer, o de julgarem por si todas as questões dentro de uma certa alçada; assim tambem, Sr. presidente, intendo que não bastava reformar a administração central e crear novas cathegorias de funccionarios, que é necessario attribuir aos directores geraes das secretarias o julgamento de todos os negocios ordinarios; aos directores das secções das mesmas a decisão dos que forem de mero expediente, e ás repartições inferiores a faculdade de submetterem á decisão superior somente os que excederem da medida commum.

Sei que é difficil determinar os limites entre a questão de grande alcance e a do serviço ordinario; mas a prática da administração faz conhechel-os perfeitamente. Uma questão fiscal, *verbi gratia*, a do pagamento de soldos a um commissario alcançado, é decidida em ultima instancia pelo ministro da marinha: qual a utilidade disso, a não ser a perda de tempo?

V. Ex. comprehende o que ha de illusorio em tal systema. Por um lado, exige-se que o ministro possua todos os conhecimentos technicos, e, por outro lado, é preciso confessar que não se deposita confiança nos altos funccionarios, chefes das repartições inferiores.

Por que razão o director geral, quasi um sub-ministro, não ha de resolver muitos negocios? E os directores de secções, homens que se pode acreditar com grande pratica do serviço, não teem iniciativa alguma, nem de facto nem pelo regulamento. Elles não podem, n'uma petição que appàrece sem sello, nem lançar o simples despacho:— Selle o documento—. Este papel, depois de ser recebido, depois de entrar na secção central, e dahi passar ao director-geral, depois de ser por este distribuido á secção respectiva, volta às vezes pelos mesmos canaes so para receber o despacho do sello, que ainda se consigna no livro da porta até ir ter ás mãos da parte, após uma longa serie de pequenas evoluções.

O Sr. Ministro da Marinha:— O que admira é que V. Ex. não queira dar autorisação para reformar-se o quartel-general.

O Sr. Tavares Bastos:— Hei de manifestar o meu pensamento acerca dessa repartição. Creio ter indicado os vicios mais graves da administração central, e feito sentir a urgencia de applicar-se-lhes o remedio da descentralisação, como indiquei.

Comprehende-se que esse remedio será tanto mais facil de adoptar, e mais natural, quando se estabelecer na marinha o systema administrativo que prevaleceu ultimamente na organisação do ministerio da guerra e das obras publicas.

Não os quero tomar por modelo fiel; mas acredito que, sendo a importancia da marinha menor em relação áquelles ministerios, póde-se acompanhar o pensamento ali adoptado dentro de uma esphera mais limitada.

Foi assim que em seu parecer a commissão (*) indicou a necessidade de

(*) Parecer da commissão do orçamento do ministerio da marinha, redigido pelo autor.

converter-se a contadoria e o quartel-general em simples secções da secretaria de estado, e de extinguir-se a secretaria especial do conselho naval.

No desinvolvimento dessa idea desejo, sobretudo, tornar saliente o vicio da exageração do funccionalismo, da multiplicação de estações que abundam em nosso paiz.

O quartel-general tem 11 empregados, a contadoria 47, a secretaria do conselho naval 9: ao todo, 67. A despeza é a seguinte: com o pessoal do quartel-general gastam-se 16:633$, com o da contadoria 60:700$ e com o da secretaria do conselho naval 22:320$: ao todo, 99:653$.

Despendem-se, além disso, com a secretaria de estado, 82:246$ sem incluir o ordenado do respectivo ministro. A despeza de quasi cem contos com aquellas primeiras repartições correspondem a uma necessidade manifesta do serviço? Vejamos o papel que representa cada uma.

O quartel-general, mero transmissor de ordens, é uma estação á parte. Si o ministro acha-se em contacto directo com a secretaria de estado, com quem o está o quartel-general? Com o mesmo ministro? Não; com a secretaria de estado, por onde são-lhe expedidas as ordens. Dahi resultam o vagar na transmissão das ordens, a perda de tempo, o compromettimento do serviço. O chefe do quartel-general a respeito de assumptos importantes communica-se directa e vocalmente com o ministro; mas nenhum delles deixa de ser consignado em documento escripto. A correrpendencia por isso avulta entre a secretaria e o quartel-general; protrahe-se a decisão de negocios urgentes; e exige-se um pessoal cada vez maior, e nunca sufficiente. Convertida a repartição de que trato n'uma simples secção militar da secretaria de estado, as ordens seriam immediatamente communicadas ao chefe dessa secção, official da armada, tomariam o caracter e seguiriam os tramites do expediente ordinario. Mas dir-se-ha: não teria assim o ministro um chefe militar que o auxilie no que respeita á parte militar da administração. Eu respondo: tem, e na letra da lei está; tem o conselho naval dous membros militares, a um dos quaes a lei permitte que o ministro incumba a superintendencia da disciplina e do movimento da armada. Ora, Sr. presidente, desde que o ministro dispuzesse de uma secção militar na secretaria de estado; desde que, por outro lado, no conselho naval, de que elle é membro e presidente, incontrasse um official que o auxilie na parte da disciplina e do detalhe; desde que este official pudesse achar-se em immediata intelligencia com a secção de que fallei (visto como na secretaria de estado deve correr todo o expediente daquelle conselho), que inconveniencia existiria em extinguir-se essa instituição particular do quartel-general? Pelo contrario, a celeridade do serviço realisar-se-hia mais facilmente.

O Sr. Ministro da Marinha:—Com duas sessões por semana no conselho naval?

O Sr. Tavares Bastos:—Acho que bastam duas sessões para as consultas ordinarias de todo o conselho.

Deve-se, pois, constituir o quartel-general n'uma posição elevada, com uma certa independencia e autonomia, como tantas vezes o tem recla-

mado o nobre ministro? Creio ter mostrado que é justamente o contrario que convem fazer. Mas a minha opinião, opposta á do nobre ministro, não é tambem a de illustres oradores que se fizeram ouvir nesta casa. Para sustental-a, eu não apoio-me so na conveniencia de melhorar o serviço; invoco tambem o pensamento da lei. Ora, a lei de 23 de agosto de 1856, em seu art. 7°, diz que o ministro poderá commetter ao conselho ou a algum dos membros militares a transmissão e execução das ordens concernentes ao movimento, economia e disciplina do serviço naval militar. O art. 10 fixa uma gratificação ao membro do conselho incumbido do detalhe naval, na conformidade do artigo anterior. Essas disposições foram reproduzidas pelo decreto regulamentar de 22 de julho de 1858, em seus arts. 27 § 1° e 38. O que fez, porém, o regulamento de 25 de fevereiro de 1860, que, ainda assim, não satisfaz ao nobre ministro? Começa justamente dizendo (art. 1°) que o quartel-general da marinha é a repartição que tem de executar, transmittir e fazer executar as ordens do ministro concernentes ao movimento, economia e disciplina do serviço naval militar; e o art. 7° indica a maneira e os casos em que o chefe ou encarregado exerce as attribuições conferidas áquella repartição, que perante a lei...

O Sr. Ministro da Marinha:— Qual lei? o quartel-general nunca teve regulamento.

O Sr. Tavares Bastos:— ... não podia existir como uma entidade a parte, e tanto que o art. 10 da citada lei de 23 de agosto de 1856 autorisou o governo a reformal-a e a secretaria de estado, para pol-as de accordo com a instituição do conselho naval. Existe, é verdade, na mesma lei a excrescencia de uma secretaria especial para aquelle conselho. E' mais um effeito do espirito que tem presidido á nossa administração. Essa secretaria não compensa o conselho da perda que soffre privado de uma posição mais activa, intorpecido no seu desinvolvimento e impossibilitado de prestar serviços apreciaveis: ella demais concorre para embaraçar a celeridade do serviço; em meu pensamento a secretaria de estado deve ser a do conselho naval tambem.

Transformado o quartel-general n'uma secção militar, deve egualmente a contadoria converter-se n'outra secção de contabilidade. Como existe organisada, ou essa repartição não desempenha todos os seus deveres, ou muitas de suas attribuições são completamente escusadas. E, de facto, não comprehendo a necessidade de um primero exame na contadoria das contas dos responsaveis da marinha, quando essas contas teem de ser tomadas n'uma directoria especial e muito habilitada do thesouro publico.

O Sr. Ministro da Marinha:—Mais habilitada para negocios technicos?

O Sr. Tavares Bastos:—Concordo que até certo ponto poderia haver no começo embaraços; mas desde que entre os empregados da directoria do thesouro haja alguns que tenham servido nas repartições fiscaes da marinha, nos almoxarifados, por exemplo, o inconveniente notado desapparece. A verdadeira attribuição de uma contadoria, e o papel que representa em outros ministerios, V. Ex. o sabe, é a organisação do orçamento e a escripturação das despezas: uma simples secção da secretaria de estado,

como existe em outros ministerios, não poderá desempenhar perfeitamente este serviço? Por outro lado, ha uma consideração a attender. Existindo como repartição distincta, póde a centadoria ter um pessoal menor do que aquelle que lhe foi concedido; e, com effeito, isto salta aos olhos. Os seus empregados descem em categoria desde o contador, os chefes de secção e os primeiros escripturarios até os quartos escripturarios e os praticantes. Quer V. Ex. saber, Sr. presidente, quanto percebe um empregado das ultimas classes? O 4º escripturario ganha 800$, e o praticante a metade, isto é, 400$. Que serviço póde prestar um empregado publico no Rio de Janeiro retribuido com 400$, e mesmo com o duplo? Haverá quem trabalhe com vantagem nas repartições publicas para ganhar salario egual ao que percebe o operario mais grosseiro? Com razão, pois, eu acredito que não pode haver em taes classes nunca individuos habilitados. E' preciso convencer-nos de que, assim como deve fixar-se um maximo, assim deve haver um minimo, abaixo do qual não possam descer os salarios dos funccionarios. E' preciso attender que em nosso paiz, assim como nos Estados-Unidos, toda a vez que o emprego publico não é bem remunerado, póde ser supprimido, porque nenhum homem habilitado irá preenche-lo. Esta é uma observação applicavel a toda a nossa administração, mas perfeitamente exacta a respeito da contadoria de marinha. Conservar logares com taes ordenados é o meio mais facil de desinvolver a ambição de empregos de parte dos ignorantes e dos vadios, favorecidos somente pelo patronato.

Indica o parecer a conveniencia de annexar-se ao arsenal o conselho de compras e a intendencia da côrte.

Quanto ao primeiro, é incontestavel que o nobre ex-ministro da marinha prestou um serviço dando-lhe a organisação com que actualmente funcciona, e que muito concorre para a brevidade do expediente e para proteger os interesses da fazenda. Mas eu intendo que esses interesses não seriam prejudicados si os fornecimentos fossem directamente contratados pelo arsenal, sob concurrencia ou sem ella, segundo o justo arbitrio do seu inspector. Não comprehendo a conveniencia desse systema de fiscalisação exercida por empregados de confiança sobre outros egualmente de confiança; é isso uma inutilidade ou uma illusão. Demais, quem justamente perde com a lentidão do processo actual é a fazenda publica; porque, por um lado, não sendo o fornecimento feito com toda a rapidez, e dependente das formalidades do expediente, da concurrencia, das indagações no mercado, das approvações do ministro, etc., acontece que, á falta de material, as officinas suspendem seus trabalhos; e, por outro lado, não havendo pressa no trabalho do recebimento, na miuuciosa escripturação, nas guias, nas contas, no processo do pagamento, adiado até por mais de anno quando cahe em exercios findos, todos os fornecedores incluem no preço dos artigos a differença da demora do pagamento, differença ás vezes exorbitante, porque corresponde tambem ao longo tempo durante que jaz o capital sem proveito.

O Sr. Ministo da Marinha: — Tem razão.

O Sr. Tavares Bastos: — Quanto á intendencia, direi sómente que,

a exemplo do que dá-se nos arsenaes das provincias, nenhum inconveniente existe em que sejam os seus almoxarifados reunidos ao arsenal, onde aliás ja existe um especial, verdadeira duplicata, sob o titulo de casa de arrecadação. A medida que indico seria o meio de tornar menos moroso o movimento do material. . . . . .

APPENDICE III

Empregos de confiança.

(V. CARTA III, PAG. 25.)

O decreto, n. 2.359, de 19 de fevereiro de 1859, reorganisando a secretaria da marinha, diz no art. 14: « As nomeações dos primeiros e segundos officiaes *são sujeitas a accesso*, mas não a antiguidade, excepto em caso de egualdade de merecimento. » Si o emprego, de que trata-se, é provido por accesso rigoroso; si nas nomeações o ministro não gosa de pleno arbitrio, pode-se dizer que seja de confiança, quando esta involve a idea de delegação a arbitrio? Mas o regulamento é ainda mais explicito quando, no art. 19, precisa os casos em que o empregado póde ser demittido: « São causas de demissão, diz elle, ainda quando o empregado conte 10 annos de effectivo serviço na secretaria (porque então gosa de mais vantagens, como o direito á aposentadoria): § 1.° A perpetração de qualquer crime grave; § 2.° A revelação de segredos, a traição, o abuso de confiança, a insubordinação grave ou repetida e a irregularidade de conducta. »

Ora, si o arbitrio, assim como não existe para a nomeação, foi tolhido na demissão; si o funccionario não póde ser destituido sinão verificados taes ou taes factos; como affirmar que o emprego é de confiança? Esse art. 19 so tem um defeito, e é comprehender o proprio cargo de director-geral, aliás de confiança pela natureza das cousas e por virtude das attribuições conferidas nos §§ 1°, 3°, 4°, 6°, 8°, 15° e 19° do art. 35, que o elevam á altura de um verdadeiro sub-secretario de estado. Da mesma fórma, o art. 14 so contem uma lacuna, e é não abranger na promoção por accesso os directores de secção. Entretanto, parece-me inconteslavel que ambos conteem uma medida importante, que não era nova em nosso direito administrativo, e tende ao resultado benefico de fornecer garantias de estabilidade e futuro aos individuos empregados na administração central, fócos de tradição, de sciencia prática, de conhecimento dos negocios.

Este pensamento não foi exclusivo do nobre Sr. visconde de Abaeté; presidiu a eguaes reformas das secretarias da justiça e estrangeiros, se-

gundo vê-se dos respectivos regulamentos (decreto n. 2350 de 5 de fevereiro, arts. 11 e 22; e decreto n. 2358 de 19 de fevereiro, arts. 33 e 56). Exceptuo a secretaria do imperio, cujo regulamento consagra a doctrina opposta; declara expressamente de livre arbitrio a nomeação dos empregos citados, e so limita a demissão a casos especiaes depois de 10 annos de serviço (decreto n. 2368 de 5 de março, arts. 13 e 14). Infelizmente, vejo que esta opinião acaba de prevalecer na secretaria da agricultura, commercio e obras publicas (decreto n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861, arts. 25 e 27). As duas excepções, porém, servem para caracterisar melhor a outra doctrina . . . . . .

E' caracterisco do cargo de confiança comprehender o desinvolvimento de um pensamento *politico* do governo. E que pensamento politico pódese encontrar na vida interna de uma secretaria? Não confunda-se a confiança immediata, de que fallo, com essa lealdade, segredo, disciplina, dedicação e subordinação, que se exigem e são condições de todos os empregados. Nos governos absolutos, sim, todos os logares são de confiança immediata; a mesma justiça administra-se em nome do rei. Não assim nos governos representativos: aqui o empregado não é do rei, é da nação; não exerce uma delegação do poder central, serve em nome da lei e por bem da nação; não é estipendiado pelos cofres reaes, é pago pelo thesouro nacional. A differença é profunda. Nos primeiros, a regra é a confiança immediata; nos segundos, essa confiança fórma a excepção, e uma excepção que, como todas, não se amplia, restringe-se, mesmo quando a intelligencia da lei fosse duvidosa, o que aliás não dá-se na hypothese. .... Em nome do bom senso, eu pergunto: A conveniencia publica, porque devem ser modelados os actos de todos os poderes, aconselha a facil destituição de funccionarios que ja teem uma certa prática e aptidão? Neste paiz, em que os homens especiaes são raros e poucos fazem de estudos geraes profundos, não ha muita vantagem em conceder-se toda a liberdade aos funccionarios, para que se occupem na imprensa e na tribuna dos seus assumptos respectivos? Desde, porém, que uma demissão pendente sobre a cabeça lhes fecha a boca, não fica prejudicado o progresso e o aperfeiçoamento do serviço?

Temos o perniciosissimo costume de imitar a França em tudo. E' d'ahi, é de uma celebre intimação de Guizot aos funccionarios da camara baixa, que procede a extensa doctrina da confiança immediata, com que tambem se quer invadir a ordem judiciaria. Em Inglaterra a opinião é outra; os funccionarios discutem e examinam as questões, como quaesquer representantes: verdade é que la estão acostumados a uma liberdade de palavra e de exame, de que não ha outro exemplo no mundo.

Falla-se em fraqueza do governo quando não exonera funccionarios que o hostilisam. Sim, essa fraqueza é tão reprehensivel quando trata-se de cargos de confiança immediata, como é temerario, vão e inutil so alardear energia para com funccionarios de ordem secundaria.

(1861: setembro.—Do *Correio Mercantil.*)

APPENDICE IV

A escravidão.

(V. CARTA XI., PAG. 136.)

Contestar o horror historico associado á instituição da escravatura, no Brazil, seria uma pretenção arriscada. Nos conscienciosos e profundos estudos sobre o regimen colonial, o Sr. Lisboa (*Jornal de Timon*) recorda-nos que « os africanos, como gado ou mercadoria, marcavam-se e carim-« bavam-se para se não confundirem uns com outros.... Si commettiam « crimes, julgavam-se em voz, sem fórma nem estrepito de juizo. » O mesmo escriptor refere a mortalidade desmesurada dos escravos, proveniente de sevicias, maleficios crueis e alimentos máos ou insufficientes; e a proposito acrescenta que « não raras vezes eram menos numerosos os « *folegos-vivos* (assim chamados os africanos) nos engenhos que as cruzes « plantadas em cada sepultura nos cemiterios contiguos. » A condição do escravo, que uma phrase dos jurisconsultos romanos caracterisava com um laconismo terrivel por estas palavras brutaes: *non tam vilis quam nullus*, —essa desgraçada condição tem por ventura melhorado depois da independencia? E' o que parece difficil responder. A escravidão ostenta diariamente as mesmas scenas edificantes: suicidios, crueldades, assassinios. Pessoas livres são tambem reduzidas ao captiveiro. As folhas publicas, em fins do anno passado, fallaram de um misero proprietario de Lorena, em S. Paulo, no laranjal de cuja fazenda a policia descobriu sepultados 54 escravos que succumbiram a toda a sorte de flagellos. Por outra parte, o systema penal da lei de 10 de junho de 1835 resiste a todas as exigencias de reforma, nem conseguiu triumphar uma modificação do processo dos recursos proposta em 1857 pelo ministro da iustiça. E' certo que, relativamente á crueldade cynica dos *criadores* de escravos do Delware, do Maryland, do Kentucky, do Missoury, etc., e ás extravagantes selvajarias de alguns dos habitantes do sul dos Estados-Unidos sobretudo durante a presente guerra, os nossos senhores de escravos merecem, na sua grande parte, alguns elogios. Não repetem-se entre nós factos como os dos quadros lamentosos de B. Stowe, a caçada de escravos, a *lynch-law*, a prohibição legal de toda a instrucção e educação religiosa, etc. Na falta da antiga abundancia de negros a preço infimo, e com as devastações da febre-amarella e do cholera-morbus, são hoje menos desprezadas pelos senhores as regras de hygiene, a commodidade das habitações, o asseio e a alimentação.

Entretanto, seja ou não puramente relativa a humanidade que vai sendo moda attribuir aos proprietarios brasileiros, é certo, todavia, que a instituição da escravidão foi e é a causa mais efficaz de nossa miseria moral e material.

Comtudo, raras vezes se tem aventado em nosso paiz a idea de reforma do regimen do trabalho.

A primeira tentativa a tal respeito partiu, como de razão, da gloriosa assembléa constituinte. No seu projecto de constituição lia-se o seguinte:

« Art. 254. — Terá egualmente cuidado (a Assembléa Geral) de crear estabelecimentos para a cathequese e civilisação dos Indios, *emancipação lenta dos negros, e sua educação religiosa e industrial.* »

Em consequencia desta disposição, José Bonifacio submetteu á consideração da mesma assembléa « um novo regulamento para promover a civilisação dos Indios do Brazil, que farão com o andar do tempo inuteis os escravos. » Elle dispunha-se a ler naquella assembléa uma « Representação sobre a escravatura », quando sobreveio a dissolução. Foi esse trabalho publicado em Paris, 1825. Concentrava-se nas duas questões da extincção do trafico e lenta emancipação dos escravos.

Transcreverei aqui alguns trechos dessa memoria, e invoco o respeito devido por todos os brazileiros ás palavras generosas do Pai-da-Patria:

« Como cidadão livre e deputado da nação, dois objectos me parecem ser, fóra a constituição, de maior interesse para a prosperidade futura deste imperio. O 1.° é um novo regulamento para promover a civilisação geral dos indios do Brasil, que faráõ com o andar do tempo inuteis os escravos, cujo esboço ja communiquei a esta assembléa; 2.° uma nova lei sobre o commercio da escravatura e tratamento dos miseraveis captivos. Este assumpto faz objecto da actual Representação. Nella me proponho mostrar a necessidade de abolir o trafico da escravatura, de melhorar a sorte dos actuaes captivos e de promover a sua progressiva emancipação. » (Pag. 5.)

« Como poderá haver uma constituição liberal e duradoura em um paiz continuamente habitado por uma multidão immensa de escravos brutaes e inimigos? Comecemos pois desde ja esta grande obra pela expiação de nossos crimes e peccados velhos. » (Pag. 7.)

«.... E' tempo pois, e mais que tempo, que acabemos com um trafico tão barbaro e carniceiro; é tempo tambem que vamos acabando gradualmente até os ultimos vestigios da escravidão entre nós, para que venhamos á formar em poucas gerações uma nação homogenea, sem o que nunca seremos verdadeiramente livres, respeitaveis e felizes. » (Pag. 8.)

«.... Tudo, porém, se compensa nesta vida: nós tyramnisamos os escravos e os reduzimos a brutos animaes, e elles nos inoculam toda a sua immoralidade e todos os seus vicios. » (Pag. 12.)

«.... Torno a dizer, porém, que eu não desejo ver abolida de repente a escravidão; tal acontecimento traria comsigo grandes males. Para emancipar escravos sem prejuizo da sociedade, cumpre fazê-los primeiramente dignos da liberdade.... » (Pag. 24.)

O projecto de lei, com 32 artigos, que acompanhava a representação, continha as seguintes disposições principaes:

Alforria obrigatoria para o senhor, desde que o escravo offerecer o valor por que foi vendido ou avaliado (as avaliações são ahi devidamente reguladas).

Alforria parcial (por ex: — 6.ª parte do valor, offerecida pelo escravo, dá direito a um dia de liberdade na semana.)

O senhor é obrigado a sustentar, vestir, e tratar até a morte o escravo velho invalido, que forrar.

Não se póde, em caso algum, separar membros das familias dos escravos.

Para os forros são estabelecidas especies de colonias agricolas.

O senhor que tem filhos de escravos, é obrigado a dar liberdade á mãe e aos filhos, e educa-los até os 15 annos.

O escravo dispõe livremente do seu peculio.

O escravo cruelmente castigado pelo senhor tem direito de procurar novo senhor, e desde que é mutilado, é immediatamente forro pela lei.

O governo procurará convencer os parochos e outros ecclesiasticos, que tiverem meios de subsistencia, que a religião os obriga a dar a liberdade a seus escravos e a não fazer novos infelizes. (Art. 23 do projecto.)

Ha uma *caixa de piedade* para ir realisando as manumissões dos escravos.

Em cada capital de provincia ha um *conselho superior conservador dos escravos*, composto do presidente, bispo (ou da 1.ª autoridade ecclesiastia), do magistrado de maior graduação, e de dous membros do conselho provincial designados pelo governo.

« Do projecto de lei (diz o Sr. Dr. Homem de Mello a quem devo o obsequio destas noticias *) so se pode fazer idéa justa lendo-o todo. O finado padre Feijó, de saudosa memoria, accrescenta elle, apresentou tambem ao conselho geral da provincia de S. Paulo um famoso projecto, melhorando a condição dos escravos, que tomou no tempo o nome de Codigo-Negro. Nem foi discutido. E hoje ninguem se lembra desses esforços louvaveis do passado, dessas idéas generosas de nossos pais. Além da ingratidão, a calumnia tambem lhes é atirada sobre o sepulchro ! »

Em 1826, José Eloy Pessoa da Silva, official superior do exercito, homem de espirito culto e de intenções generosas, publicava uma memoria insistindo francamente na idea da emancipação.

As lutas politicas condemnaram ao esquecimento esses e quebraram o fio dos esforços dos tempos da independencia.

Foi so em 1854 que o Sr. deputado Vanderley (hoje barão de Cotegipe) trouxe ao parlamento o mesmo assumpto, fundamentando um projecto prohibitivo do commercio interprovincial de escravos. Esse projecto favoneava os interesses da lavoura das provincias do norte, cujos braços eram e estão sendo gradualmente passados para o sul. Mas, no futuro, em um futuro proximo, será esse despovoamento de escravos reputado no norte um grande bem, tanto quanto hade ser lastimada pelo sul a sua importação.

---

* O Sr. Dr. Homem de Mello, professor de historia no collegio de Pedro II, trata actualmente de uma publicação das obras esparsas de Jose Bonifacio, o que não será o seu menor serviço à litteratnra patria. Veja-se a respeito do *Projecto de Constituição* o recente livro do mesmo Sr. Homem de Mello, *a Constituinte perante a Historia* (typographia da *Actualidade*, 1863).

Em 1857, porém, surgiu outra idea: é o projecto do Sr. deputado, hoje senador, Silveira da Motta, creando uma taxa progressiva sobre os escravos urbanos.

Nem este nem outro recente do mesmo Sr., prohibindo as vendas de escravos em hasta publica e com separação dos individuos de uma mesma familia, mereceram ainda approvação.

Entretanto, a questão do trabalho escravo, contra o qual alguns jornaes, como o *Jequitinhonha* da Diamantina e a *Actualidade* de 14 de outubro ultimo, não duvidam protestar de um modo formal, assume todos os dias maior importancia ao ponto de ja penetrar na idolente região dos nossos governos. O ministro da justiça, Sr. Sayão Lôbato, dizia no relatorio ás camaras em 1862:

..... « Não posso deixar de chamar a vossa attenção para a neces-« sidade de legislação que regule a policia da escravatura nas capitaes e « depois nas outras povoações. — Muito conviria fazer que os escravos, « deixando as cidades, onde com mais facilidade podem ser substituidos, « fossem empregar-se na lavoura, que tanto carece de braços. — A de-« signação do numero de escravos que cada individuo possa ter nas cidades, « e o imposto progressivo, seriam em meu conceito medidas vantajosas « para iniciar a mudança que todos reconhecem de absoluta necessidade. » (Relat. do Sr. Sayão Lobato, ministro da justiça, paginas 8 e 9.)

Acredito que o movimento liberal, que desde 1834, nas colonias inglezas, até hoje tem conseguido libertar os escravos gradualmente, não parará, não desapparecerá do segundo periodo da historia deste seculo. Em quanto a Hollanda, pela lei de 8 de Agosto de 1862, concede a liberdade a cerca de 34.000 escravos da Guyenna, os Estados-Unidos ensaiam, no meio de uma luta horrorasa, os planos adoptados para a solução definitiva do problema servil *.

No meu humilde intender, chegará tambem para o Brazil um tempo em que esse problema entre na ordem das questões do dia. A importação de negros, que reputou-se essencial quando os indios não bastavam para a

---

* Na *Révue des deux mondes* de 15 de março e 1.º de abril do corrente anno lê-se um trabalho do Sr. E. Réclus sobre os negros americanos depois da guerra, que contém preciosas informações dignas da mais séria meditação. Admira ver a perseverança com que os abolicionistas do norte conseguiram fazer gradualmente abraçar a sua doctrina pelo timido governo do presidente Lincoln; a serie de actos que, começando por decretar a emancipação no territorio federal da Columbia (Washington e seu districto), acabou pela formidavel e immortal proclamação do 1.º de janeiro ultimo libertando todos os escravos dos estados insurgidos. Mas não admira menos contemplar, n'aquelle brilhante quadro do escriptor francez, os consoladores resultados da emancipação, o restabelecimento do trabalho agricola nos districtos libertados, a actividade dos negros livres, a sua permanencia nas proprias plantações aonde d'antes serviram como escravos, e, finalmente, o facto, verificado sobretudo nas *sea-islands*, de continuarem elles por sua conta o mesmo cultivo do algodão. Um exito tão estrondoso responde a todas as objecções, e alenta as esperanças d'aquelles que não distinguem a liberdade do trabalho—da ordem e da prosperidade dos povos.

exploração das minas, a escravatura que a essa causa fatal deve a sua origem irá creando gradualmente uma situação industrial e politica cada vez mais intoleravel. Eu antevejo duas grandes crises no futuro do paiz. A crise agricola e industrial: — o café e o assucar das possessões inglezas, hollandezas e francezas, sendo, pelo trabalho livre, melhores, terão um consumo mais geral em prejuizo dos nossos generos. O escravo tornar-se-ha, pois, para nós, mais pesado que util, porque cada vez mais será preciso um numero maior delles para um trabalho egual. A crise politica: — sendo assim, avulta outro phenomeno, que ja conhecemos hoje; o escravo tende a passar das mãos do pequeno proprietario e da cidade para o grande proprietario e para o campo. D'ahi uma lucta entre o grande proprietario e o trabalhador livre, a guerra surda de classes, a verdadeira aristocracia das grandes riquezas, a influencia predominante dos grandes proprietarios, como na Inglaterra. Essas crises serão tanto mais serias, quanto é certo que hão de operar com mais força no sul do imperio, aonde agora accumulam-se os escravos, em quanto o norte despovoa-se delles.

O escravo, que é hoje uma propriedade má, o escravo, cuja compra desregrada e sem cálculo explica os compromettimentos serios e a ruina de muitos e dos mais abastados fazendeiros, o escravo será em breve a causa primordial de uma crise constante.

Será licito cruzar os braços, e pedir ao tempo e á indolencia a palavra da solução?

Ao contrario, é preciso antecipar o seu exame, e ser previdente.

Qual deve ser o caminho para a reforma da organisação do trabalho no Brazil?

Como se poderá chegar á abolição sem revolução?

Eis o problema mais enredado da nossa sociedade.

Não estou longe de crer, como dizia L. Napoleão em um dos artigos escriptos de Ham para o *Courier du Pas de Calais*, que fôra mister começar habituando os escravos, por meio de uma aprendizagem gradual, a passarem insensivelmente do trabalho forçado ao trabalho livre.

Mas confio antes de tudo no effeito da medida que, segundo propunha com o seu espirito sagaz o veneravel José Bonifacio, permittisse ao escravo a propriedade do seu peculio, e a alforria obrigatoria logo que elle a pudesse resgatar. Tal foi o que se fez em França em 1845. Como na Italia antiga, o escravo formará com esforço o seu peculio, o peculio trará a alforria, a alforria de um é a liberdade de uma descendencia inteira, a emancipação caminhará lentamente n'uma progressão constante.

A' instituição do peculio, reconhecido e protegido por lei, deve logo acompanhar outra medida: a da taxa maxima dos salarios que os senhores podem exigir dos escravos alugados nas cidades ou nos trabalhos do campo.

A taxa progressiva sobre os escravos das cidades, começando por quantias pequenas de modo a não irritar a população, seria vantajosa e poderia attingir a estes resultados muito apreciaveis: retirar gradualmente o escravo da cidade para o interior; facilitar emprego nas cidades á immi-

gração livre, que tem horror aos nossos invios sertões; apressar, com a retirada da escravatura, a transformação de habitos nas cidades, centros de civilisação; aplainar, portanto, o caminho para a lei que nellas prohibir a existencia de escravos; dar um passo, emfim, para a emancipação gradual.

Eu ajuntarei agora outra medida mais immediata: a da alforria annual pelo Estado de um numero de escravos (preferido o sexo feminino) correspondente ao numero maximo da média do excesso annuo dos nascimentos sobre os obitos. Poder-se-ia, porém, adoptar outro pensamento: a emancipação, dentro de prazos curtos e fataes, em provincias determinadas, com emprestimo publico para indemnisação, dos escravos de cada provincia de per si, começando-se por aquellas que os possuem em menor quantidade, partindo, v. g., do Ceará e do Rio Grande do Sul para as demais.

Ao mesmo tempo, dever-se-ia prohibir a todo o estrangeiro residente no Brazil possuir escravos.

Não dissimularei que, para as provincias do norte, é util, em vez de prejudicial, a exportação dos seus escravos para o sul do imperio. Segundo os dados colhidos zelosamente pelo Sr. Dr. Moniz Barreto, um dos poucos brazileiros que seriamente preoccupam-se com este assumpto,—a importação nesta cidade de escravos nacionaes das provincias tinha subido, de janeiro de 1850 até 15 de abril de 1862, em cerca de doze annos, a 37.408. O anno de menor affluencia foi o de 1862, durante o qual a importação não terá excedido de 2.000, em quanto que nos outros vacillava entre 3 e 4.000. Póde-se, portanto, calcular que, annualmente, empregam-se no Brazil cerca de 5 a 6 mil contos nesse barbaro e infame commercio interior de escravatura. Isto é uma causa séria; e esse commercio nos póde ser exprobrado pelo estrangeiro como uma das mais evidentes provas da immoralidade e irreligiosidade tradicional da nossa raça. Entretanto, para as provincias do norte, a exportação de seus escravos, mal passageiro, será um bem definitivo. As suas consequencias moraes e a revolução economica que elle apressa, são evidentes. Apontarei o facto de ja estarem em Pernambuco, no Rio Grande do Norte e na Parahyba, os homens livres admittidos por salario ao trabalho dos proprios engenhos e plantações de assucar. Digo o mesmo do Ceará quanto á nascente lavoura de café. A importancia deste facto é manifesta. Não obstante o cholera e a exportação de escravos para o sul, a producção d'aquellas provincias não tem diminuido: a do Ceará tem augmentado muito. A sua agricultura vai-se melhorando, introduzindo o arado e applicando os motores a vapor. O senhor do engenho, n'algumas localidades, quasi que se vai tornando mero fabricante do assucar, sendo plantada por vizinhos, ou lavradores aggregados, grande parte da canna moida no engenho, o que é uma divisão economica do trabalho. Andam, pois, errados os governos e assembléas provinciaes do norte quando pretendem embaraçar a exportação de escravos, impondo-lhes taxas pesadas.

Era, ao contrario, o sul que deveria repellir esse dom funesto da escravatura que o norte despeja nas suas provincias.

Sobre esta questão da reforma do regimem do trabalho, ou lenta emancipação da escravatura, não declamo, nem pretendo discutir. Aponto ideas.* Talvez sejam as peores. Estou convencido, porém, de que ja se não póde arredar este assumpto culminante do circulo dos debates. Meu fim, pois, é promover a discussão, concorrer para ella, alimental-a, provocal-a, alargal-a,—quaesquer que sejam os receios infantis da escola moderada, quaesquer que sejam os sarcasmos d'aquelles que consomem o tempo nas questiuncula da actualidade e não encaram o futuro, que não conhece impossiveis nem admitte protelações.

(1863: janeiro, 28.)

Africanos livres.

(V. CARTA IX, PAG. 106.)

Em additamento ao que lê-se no texto sobre as delongas na expedição das cartas de liberdade dos africanos que completaram o tempo de serviço, transcreveremos um artigo do *Diario do Rio de Janeiro* mostrando que não é sem innumeras formalidades, sem dependencias vexatorias e sem percorrer muitas repartições, que o africano livre chega a conseguir a sua emancipação.

« Esses infelizes, diz o artigo, devem resignar-se a esperar.

« O africano *livre*, entregue ao serviço de particulares ou de estabelecimentos publicos, não passa de um verdadeiro escravo;—os que desfrutam seus serviços não cahem na asneira de facilitar-lhes a emancipação, e, como escravo que é de facto, não póde adquirir meios pecuniarios com que pague a advogados e procuradores para tratarem de sua emancipação.

« Segue-se, portanto, que esses infelizes devem resignar-se com a pulha da lei, ou esperar que o acaso lhes depare um protector desinteres-

---

* A moderação, com que procurou o autor escrever sobre um assumpto tão delicado, era-lhe recommendada por todas as conveniencias. Por mais profundas que sejam as suas convicções, elle não considera o espirito publico do seu paiz preparado para ouvir uma lingoagem tão energica e decisiva, como a do Sr. Augustin Cochin a proposito da emancipação dos escravos nas colonias francezas: « On avait pensé que l'acte si redouté de l'abolition de l'esclavage ne pouvait « s'accomplir sans un remaniement complet des lois, sans être précédé, accompa- « gné, suivi, d'infinies précautions, de combinaisons et de garanties préparées avec « un art consomé, avec des soins multipliés; les événements se sont chargés « d'annuler ou de broyer toutes les mesures législatives, et les choses se sont pas- « sées, à travers mille vicissitudes, de manière à prouver qu' une seule et unique « loi était nécessaire, la loi ainsi conçue: *L'esclavage est aboli.* » (A. Cochin, *L'abolition de l'esclavage*, tom. 1., pag. 127.)

sado e que, revestido da mais evangelica paciencia, se prepare a soffrer e acompanhar todas as seguintes provas desta nova inquisição moral:

« 1.° Pedir ao escrivão dos africanos a certidão demonstrativa de que é passado o lapso de tempo.

« 2.° Requerer ao governo imperial por intermedio da secretaria da justiça.

« 3.° O ministro da justiça manda ouvir ao juiz de orfãos.

« 4.° O juiz de orfãos informa e faz voltar a petição ao ministro.

« 5.° O ministro manda ouvir o chefe de policia.

« 6.° O chefe de policia manda ouvir o curador geral.

« 7.° O curador geral dá a sua informação e faz voltar a petição ao chefe de policia.

« 8.° O chefe de policia manda ouvir o administrador da casa de correcção.

« 9.° O administrador da casa de correcção informa e faz voltar ao chefe de policia.

« 10. O chefe de policia informa e faz voltar á secretaria da justiça.

« 11. A secretaria faz uma resenha de todas as informações para o ministro despachar.

« 12. O ministro despacha a final, mandando passar a carta de liberdade.

« Este *final* quer dizer:

« 13. Volta a petição ao juiz de orfãos.

« 14. E expede-se um aviso ao chefe de policia communicando o despacho.

« 15. O juiz de orfãos remette a petição ao escrivão e faz passar a carta, que este demora em seu poder até que a parte vá pagar os respectivos emolumentos.

« 16. Remette-se a carta ao chefe de policia.

« 17. O chefe de policia officia ao administrador da casa de correcção, mandando vir o africano.

« 18. O administrador manda-o, e o chefe *designa* o termo ou municipio em que ha de residir.

« 19. O chefe de policia da corte officia ao da provincia, a que pertence o termo designado, e remette-lhe o africano acompanhado da carta.

« 20. O chefe de policia da provincia officia, remettendo o infeliz e a sua carta á autoridade policial do lugar para onde ao chefe de policia da corte aprouve designar o degredo do *homem livre e não condemnado por crime algum*...

« E, depois de todo o trabalho, de despezas feitas com procuradores ou veiculos para que a petição não ficasse sepultada no *mare magnum* das nossas repartições, *o misero africano consegue ser banido do lugar em que residiu por* 10, 15 *e* 20 *annos, em que adquiriu raizes, em que começou a preparar o seu futuro, os seus interesses!....*»

As arguições do philantropico escriptor são irrespondiveis.

O governo central é o primeiro a dar o mau exemplo do escandalo.

Não é escrupuloso.

Nem siquer guarda a decencia com os africanos da casa de Correcção, si não os desterra para o Itapura, ou para o Alto-Amazonas, ou para a celebre fabrica de ferro de Matto Grosso.

A sua falsa posição perante o governo inglez inspira assim receios mais e mais graves.

A perspectiva de uma séria questão internacional transparece da nota em que, a 6 de junho, o conde Russell formulava as queixas do seu governo contra o nosso. A proposito da interrupção das relações diplomaticas, dizia o ministro inglez:

« O governo de Sua Magestade tem todas as razões para estar satisfeito com o procedimento amigavel e cortez do governo brazileiro. E' notorio, porém, que desde á muito este ultimo não tem habitualmente attendido ás representações que lhe hão sido dirigidas pelos agentes diplomaticos de Sua Magestade ao Imperador do Brazil, e como prova disto póde-se mencionar que seis notas dirigidas ao governo, no espaço decorrido entre 19 de dezembro de 1860 e 7 de abril de 1862, ficaram, sinão sem resposta, ao menos sem resposta satisfactoria. Estas notas, escriptas em conformidade com as instrucções do governo de Sua Magestade, pediam ao governo brasileiro relatorios acerca do numero e condição de alguns negros tomados aos navios da escravatura e á muitos annos declarados livres pela commissão mixta do Rio de Janeiro, os quaes ha todos os motivos para acreditar talvez que ainda se conservem escravos, em contravenção da lei e das obrigações contrahidas pelos tratados.

« Posso tambem referir a nota, dirigida a 12 de fevereiro, pelo Sr. Christie ao Sr. marquez de Abrantes, na qual, em conformidade com as instrucções do governo de Sua Magestade, chamava a attenção do governo brazileiro para as diversas communicações por elle dirigidas ao governo brazileiro, as quaes haviam ficado sem resposta, e reclamavam a liberdade sem condições a favor de todos os africanos emancipados pelo tribunal da commissão mixta.

« E' verdade que o governo brazileiro respondeu a esta nota; mas a resposta do Sr. marquez de Abrantes, de 28 de fevereiro, vistas as circumstancias e tomando em consideração as demoras anteriores, não se póde considerar satisfactoria. Nesta nota o Sr. marquez de Abrantes declarava que o governo brasileiro estudava, com zêlo e solicitude, a questão dos africanos livres, afim de proceder com a discrição e prudencia que o caso pedia. Mas na realidade o governo de Sua Magestade até hoje ainda não recebeu as informações que pedira reiteradamente, e que tinha direito a exigir em virtude das estipulações do tratado em favor dos africanos libertados.

« Depois disto, a occasião permitte que se torne á posição das reclamações que originariamente se fizeram, com o fim apellar para a decisão da ultima commissão mixta.

« Esta commissão foi instituida para retirar das negociações diplomaticas as reclamações pessoaes dos subditos do governo de Sua Magestade ao governo brazileiro, e *vice versa*. A vantagem de similhante tri-

bunal era manifesta, e a nomeação de uma commissão mixta pareceu ser o melhor meio de retirar os dous governos dessa discussão prolongada e embaraçosa. Foi, portanto, com muito pezar que o governo de Sua Magestade viu que a interpretação contradictoria dos termos da convenção, que creára a commissão, se tornou obstaculo invencivel para os trabalhos ulteriores da commissão, que se dissolveu depois, nos termos da convenção.

« O governo de Sua Magestade não póde deixar de sentir este inesperado exito. Mas a interpretação que o governo brasileiro dava á convenção era totalmente incompativel com a bem conhecida politica da Grã-Bretanha, e o governo de Sua Magestade não podia admittil-a sem annullar praticamente as decisões que fizera já conhecer ao governo brazileiro.

« Mas que proceder adoptou o governo em taes circumstancias? Pela nota do Sr. Christie, de 14 de abril de 1862, o governo de Sua Magestade participava ao governo brasileiro que estava disposto a concluir uma convenção para estabelecer outra commissão, que tivesse o poder de discutir todas as reclamações, excepto aquellas que haviam trazido as difficuldades produzindo a dissolução da ultima commissão; e a proposta do governo de Sua Magestade está em restricta conformidade com a politica que seguira na questão até áquelle tempo, com o duplo fim de alcançar mutuas vantagens e conservar as relações amigaveis.

« Nestas circumstancias, o governo de Sua Magestade está plenamente justificado por se queixar de não ter ainda recebido resposta às propostas contidas na nota do Sr. Christie de 14 de abril de 1862, e de que se não houvesse tomado qualquer medida, ao menos na apparencia, para chegar á justa solução das diversas reclamações britannicas, algumas das quaes remontam a antiga data e elevam-se a um numero consideravel.

« Por conseguinte espera o governo de Sua Magestade que o governo do Brazil proceda com a cortezia que é usada entre os governos, nas suas futuras relações com Grã-Bretanha, seja qual fôr o intermediario que houver de servir para estas relações; espera tambem que o governo do Brazil communique sem demora e francamente quaes as suas vistas sobre os meios adequados para chegar a regular as reclamações pendentes á tanto tempo.»

APPENDICE V

Liberdade da cabotagem.

(V. CARTAS XII A XXI.)

Discurso proferido na sessão de 25 de julho de 1862 da camara dos deputados.

O SR. TAVARES BASTOS: — Levanto-me para rogar ao nobre Sr. minis-

tro da fazenda que se digne emittir o juizo do governo ácerca de um assumpto importante.

Tencionava, Sr. presidente, submetter á camara um projecto de lei sobre a navegação por cabotagem. Demonstradas como teem sido praticamente as desvantagens resultantes do privilegio nacional de transportes maritimos costeiros; demonstrado que esse privilegio traduz-se em uma alça consideravel do preço de muitos objectos, em uma verdadeira taxa sobre o consumo dos generos de primeira necessidade, sobretudo para as classes mais desfavorecidas; demonstrado que essa navegação privilegiada impede a circulação interna dos productos do proprio paiz; demonstrado que ella não tem correspondido ás magnificas esperanças que fizera conceber, que não tem produzido aquillo que se invocava para justifical-a, isto é, o florescimento da marinha nacional; demonstrado que nenhum beneficio positivo, apreciavel, palpavel, se tem colhido de similhante privilegio, avultando ao contrario os seus inconvenientes manifestos: eu acreditava, Sr. presidente, que nas actuaes circumstancias, em dias de calma, durante o armisticio entre os partidos, no abandono da eterna questão ministerial, era opportuno dirigir o espirito do parlamento para o estudo de tão grave assumpto, como de todos quantos se prendem ao desinvolvimento material do paiz, quero dizer, á barateza e abundancia dos recursos, á commodidade da vida para as diversas classes do povo brasileiro.

Mas, acostumado a ver medidas propostas sobre as necessidades mais palpitantes dormirem o somno do esquecimento nas pastas das commissões, julguei que seria inutil formular um projecto especial acerca da materia de que me estou occupando.

Outro não foi o receio que forçou-me a offerecer como additivos á lei do orçamento as medidas que propuz acerca da livre navegação do Amazonas e das communicações directas com os Estados-Unidos. Quiz assim provocar uma solemne votação da camara sobre ideas que considero de grande utilidade e de extraordinario alcance. Si esses additivos forem agora rejeitados, contra a expectativa dos corações generosos e dos verdadeiros patriotas, teremos ao menos conseguido instituir um debate quasi novo no parlamento sobre questões de tal natureza, poderemos apreciar no numero de votos as conquistas que hajam feito no paiz as ideas economicas liberaes, e daremos, emfim, o primeiro passo para uma nova ordem de cousas, que a nossa perseverança e que as nossas propostas repetidas todos os annos hão de finalmente fazer triumphar. (*Apoiados.*)

A respeito da liberdade do commercio maritimo costeiro, por motivos identicos, não posso proceder de outra forma.

Ligo interesse muito particular a esta ultima questão.

Acredito que o menor passo adiantado neste terreno *ipso facto* arrastará o parlamento a mais e mais valiosas concessões, desde a grande cabotagem até á propria navegação interna dos nossos maiores rios. A medida que primeiro se iniciar, por insignificante que pareça, será a romoção de uma parte do embaraço, será um allivio para os que gemem sob o peso do privilegio. Dahi á reforma completa ha uma distancia que o tempo percorrerá bem depressa.

Interpello, pois, o honrado Sr. ministro da fazenda acerca deste objecto; é da sua palavra autorisada que espero um auxilio inestimavel para a causa popular que estou defendendo.

Sr. presidente, tenho a infelicidade de acreditar que o nosso governo é sempre o mais atrazado em todas as ideas do progresso regular. Póde com effeito ver que n'um paiz onde a illustração não é geral, onde o movimento do espirito publico não póde nunca corresponder á illustração do seu governo, não seja este o iniciador de todas as grandes medidas! E' uma verdade triste: aquillo que de grande se ha feito no Brasil procedeu da iniciativa do individuo, iniciativa que aliás se tem procurado desprestigiar. As maiores emprezas de melhoramentos materiaes são fructos da vontade individual: o governo dorme sobre o seu expediente, esquece que rege um paiz novo, um paiz que se não póde governar com as ideas transmittidas de nossos avós.

O Sr. Dantas: — E muitas vezes até quer exercer a tutella nesse direito individual de emprehender, de iniciar.

O Sr. Tavares Bastos: — Diz muito bem o meu nobre amigo: é um tutor avarento.

E' certo, eu o confesso, que acerca da navegação de cabotagem alguma cousa se fez no ministerio do Sr. conselheiro Ferraz. O decreto de 28 de Setembro de 1859 e o ultimo regulamento organico das alfandegas alteraram, mas dentro de um pequeno limite, e por maneira pouco proficua, a lei que d'antes regia de um modo uniforme esse commercio. Foi sem duvida um serviço relevante e consideravel. Mas, pergunto agora: os factos posteriores a esses decretos o que teem demonstrado? Teem por ventura provado que taes medidas foram escusadas, recebidas com frieza, ou inuteis para o bem-estar do povo? Ao contrario, Sr. presidente, os exemplos que ostenta, sobretudo, o commercio de uma grande provincia do imperio, a de S. Pedro do Rio-Grande do Sul, demonstram que taes modificações no privilegio da cabotagem, ainda que restrictas, ainda que diminutas, favoreceram e augmentaram a actividade do transporte provincial.

Direi algumas palavras sobre o modo de collocar a questão. N'um trabalho que tive a ousadia de espalhar no publico sustentei a conveniencia de libertar-se inteiramente o transporte por cabotagem; sustentei por outra que a liberdade de navegar os nossos mares e os nossos rios d'via, sem limite algum, ser um direito para o vehiculo estrangeiro que se chama navio, como é para o vehiculo estrangeiro que se chama wagon percorrer em todos os sentidos as linhas de communicação terrestre. Estabeleci que o pararello era perfeito, que as vantagens resultantes do segundo facto seriam as mesmas que decorreriam da applicação de uma medida identica ao primeiro, que se tratava de uma e a mesma industria de transportes, e que, como todas as industrias, essa não se póde reger por outra lei diversa da grande lei da concurrencia universal. No desinvolvimento de um systema eu tinha o direito de revestir minhas idéas de formas absolutas. Não partilhei jamais o receio que alguns concebem, como o nosso illustre collega o nobre deputado pelo Maranhão, de ver o estrangeiro monopolisando, como elles dizem, a navegação costeira, supprimindo o recurso, que se

lhes antolha valiosissimo, da marinhagem nacional dominando a nossa casa, isto é, as nossas aguas. Para mim essa timidez é incomprehensivel. São os echos da tradição historica que se fazem ouvir; é o passado que estremece no presente; não é uma doctrina verificada na pratica e deduzida da observação. Não, Sr. presidente, libertar a cabotagem seria sem duvida romper os diques que reprimem a concurrencia; não seria crear um monopolio. A marinha brasileira iria lutar em eguaes condições com a estrangeira, mas não desappareceria de subito, ao contrario cobraria forças nessa luta da liberdade, progrediria, prosperaria. Mas.... a marinha nacional! onde existe ella, senhores? Si eu estivesse convencido de que do privilegio da navegação costeira do trafico dos portos e dos rios tem resultado a formação de uma marinha mercante verdadeiramente nacional, si isto me parecesse incontestavel e autorisado por estatisticas fidedignas, não dissimulo que uma grande difficuldade oppunha-se á minha opinião. Mas quando estatisticas officiaes, que fôra enfadonho produzir perante a camara, demonstram que o numero de navios da grande cabotagem, por exemplo, diminue todos os dias; quando as mesmas estatisticas provam que o total das toneladas tem crescido vagarosamente, que esse mesmo accrescimo é explicado pela intervenção dos paquetes de companhias largamente subvencionadas, que, dentro de dez annos, de 1844 a 1854, elle correspondeu apenas á fracção mesquinha de 1/82, e que, em todo o caso, jamais correspondeu ao desinvolvimento parallelo das quantidades de mercadorias transportadas por cabotagem ou ao progresso geral do paiz nos demais phenomenos economicos; quando a tripulação desses navios é apenas nominalmente nacional; quando as principaes funcções de bordo, desde as de capitão em qualquer navio até ás de machinista nos barcos de vapor, são exercidas por estrangeiros occasionalmente considerados brasileiros; quando ha disto provas cabaes nos proprios mappas annexos aos relatorios do ministerio da marinha; quando a propria lei é infringida, porque não póde ser executada, pergunto: deve-se acreditar nos devaneios, que chamarei de um patriotismo lyrico, segundo os quaes a grandeza e força deste paiz dependem de possuir uma marinha mercante, como possue uma marinha de guerra?

Entretanto, ainda que fosse o facto verdadeiro, ainda que uma marinha mercante privilegiada pudesse crear-nos elementos de marinha de guerra, eu, comparando esta vantagem, que aliás não julgo pequena, com as desvantagens, com os damnos, com a pressão resultante do privilegio da cabotagem, privilegio que traduz-se em um verdadeiro imposto sobre os generos de consumo geral, não duvidaria propôr a sua abolição, como não duvidarei votar por toda a medida que produzir maior beneficio real, embora acompanhado de certos inconvenientes.

O meu maior desejo é, portanto, ver alguma cousa estabelecida em lei acerca de um privilegio odioso, que para mim não é na realidade nacional, que, ao contrario, existe somente por bem de alguns estrangeiros, cujos barcos e cujas tripolações cruzam as nossas costas á sombra delle e á custa do nosso povo. Para conseguil-o, porém, sou forçado a transigir com receios que considero infundados, mas que não desconheço. E' assim

que venho perguntar ao governo si julga adoptavel, não uma medida lata, geral, uniforme, completa, como a que ha pouco descrevi, abrangendo toda a navegação de cabotagem, desde o commercio interprovincial até o trafico dos portos e rios, mas uma medida que isente do privilegio e permitta ao estrangeiro fazer os transportes entre porto a porto habilitado ou alfandegado. Será uma reforma modesta, não parece uma graça espantosa; mas é sem duvida muito importante sobretudo para algumas provincias, e direi porque.

Sabe a camara que, com excepção de seis ou sete (as do Rio, Bahia, Pernambuco, Maranhão, Pará e Rio-Grande do Sul), todas as alfandegas recebem directamente apenas uma fracção diminuta dos generos estrangeiros que se importam e que se consomem nas respectivas provincias. (*Apoiados.*) Essa fracção é, no resultado total, menor de um terço, e, para algumas provincias, de um quinto e mais. Citarei com particularidade o porto de Santos: No exercicio de 1859 a 1860 a exportação de S. Paulo por este porto foi de 7.633:610$, somma nunca vista, sendo de notar que o meio termo do quinquenio anterior foi de 3,366:259$. Entretanto a sua importação directa não excedeu de 567:532$ naquelle exercicio, mas a importação por cabotagem (procedente do Rio) foi de 6.751:196$, isto é, cerca de 12 vezes maior. Já se vê, portanto, que para as provincias que não possuem um commercio directo muito desinvolvido, ou melhor para as pequenas provincias, proclamar a liberdade da cabotagem, isto é, admittir o estrangeiro a concorrer neste serviço, fazer baratear os transportes, importa o mesmo que liberta-las do grande imposto do privilegio nacional, dos exagerados fretes exigidos pelos armadores brasileiros dos navios da costa.

Está calculado, Sr. presidente, que o excesso de despeza occasionada pelo transporte ou pelo frete do navio nacional do porto do Rio de Janeiro ao de Santos, *verbi gratia*, é ás vezes vinte por cento e mais do preço originario do producto e até do preço do primeiro mercado importador. Do Rio-Grande do Sul ao Rio de Janeiro uma arroba de carne paga ás vezes de frete tanto quanto valia no lugar da exportação. Ao contrario, si o transporte fosse feito por navios estrangeiros, isto é, pelo grande numero de navios que teem, *verbi gratia*, de ir a Santos carregar café, sendo o seu frete incomparavelmente menor, diminutissimo, por que a carga até dispensa o lastro, a provincia de S. Paulo ganharia sobremodo, e sua agricultura realisaria annualmente uma grande economia.

Pudera citar exemplos de outras provincias, que estaõ egualmente sujeitas á influencia irresistivel, natural, inevitavel, dos emporios do commercio, como seja Sergipe em relação a Bahia, como sejam Alagôas, Parahyba, Rio-Grande do Norte, em relação a Pernambuco. Direi o mesmo de uma provincia importante como é o Rio-Grande do Sul, onde, como a camara sabe, existem tres alfandegas.... ou quatro, contando-se a de S. José do Norte. Libertar a cabotagem, permittir o transporte livre entre Rio-Grande do Sul e Porto-Alegre, de um lado, entre Rio-Grande do Sul e Uruguayana, por outro, seria tambem vantagem muito apreciavel.

Mas, Sr. presidente, a grande, a inestimavel vantagem de uma medi-

da moderada, modesta, parcial, como acabo de indical-a, seria sobretudo patentear o seguinte: que da liberdade nos transportes costeiros resultará o mesmo que toda a concurrencia determina, isto é, apressar o movimento dos productos, aviventar as relações, approximar os mercados, por consequencia diminuir a despeza, gerar a economia, alargar o consumo, provocar a reproducção.

Eis-aqui o grande, o efficacissimo resultado da medida que estou fundamentando. E, quando a experiencia, mesmo a pequena experiencia de alguns annos posteriores, demonstrar isto, creio que o parlamento convencer-se-ha tambem da idea mais larga, que alimento com toda a convicção, com toda a sinceridade, a saber, que não haverá para este paiz uma reforma mais importante, mais valiosa, mais efficaz, do que permittir aos estrangeiros exercer livremente a industria de transportes pelo mar, pelos rios e pelos lagos, como lhes estão livres as communicações por terra. Uma medida parcial decretada hoje é um prefacio, tenho disto toda a certeza, para uma reforma satisfactoria e completa n'um futuro muito proximo.

E permitta-me a camara insistir n'um parallelo que assoma aos olhos, e que não é vulgar senão por ser de si mesmo evidente. Si um acto do parlamento para proteger a industria nacional das construcções e conservações de nossas estradas, si um acto do parlamento com esse intuito decretasse que os caminhos publicos so poderiam ser construidos e conservados por emprezarios nacionaes, por braços nacionaes e com capitaes nacionaes; si outro acto, oriundo da mesma politica, para proteger as industrias metallurgicas ou a de nossos engenheiros, decretasse egualmente que as estradas de ferro deveriam ser nacionalisadas no rigor da palavra, não era isso o mesmo que dizer: « D'ora avante o Brazil dispensa a circulação interna? » Não seria este o resultado final da medida? Pois não é outro o que se dá com os embaraços oppostos ás communicações por mar e pelos rios.

E' preciso compenetrar-nos de uma verdade infelizmente esquecida muitas vezes; aquillo de que o paiz precisa mais é sem duvida communicações por mar, communicações por agoa. Pretender devassar o territorio interior, abrir estradas que costêam rios, dar ao movimento da população uma direcção forçada, fazer que ella se approxime das encostas de montanhas ou de planuras estereis em vez de accumular-se e espraiar-se pelas margens dos nossos grandes rios, é sem duvida uma politica de empecilhos, uma politica maravilhosa.

A politica natural seria abrir os rios e entregar os mares á industria, ao vapor, aos braços e á intelligencia do estrangeiro, porque esses mares e esses rios activamente explorados querem dizer população agglomerada, ligada, approximada por vias de communicação baratas, como são as fluviaes e maritimas. Não estou condemnando as estradas de ferro, que, como a de D. Pedro II, vão servir a territorios que não podiam ter outras communicações mais directas com o mercado central. Não professo uma doctrina exclusiva; pretendo que se não esqueça um lado importante da magna questão: meios de transporte.

Libertai a cabotagem, deixai o navio estrangeiro sulcar os nossos mares, penetrar nas barras, rios e lagos, consenti que possam os vapores estrangeiros encher de vida e movimento o coração do nosso interior silencioso, e vós tereis resolvido uma parte do grande problema em que tanto se falla, o das communicações internas do Brazil.

Vêde um paiz no mundo para o qual não se attende muito, porque não constitue na apparencia um governo distincto, vêde o Indostão. Aquelles que teem noticia do progresso espantoso das Indias Orientaes, aquelles que procuram indagar a razão por que a industria ali não corre, vôa, sabem que esse phenomeno é devido a uma causa poderosa: no Indostão trata-se de navegar os rios, de abrir canaes; ha sim estradas de ferro, mas o que sobretudo preoccupa é a navegação interna, a navegação costeira, completamente livre desde 1850, e nas quaes todos os dias se introduzem melhoramentos consideraveis. O problema a resolver no Brasil não é diverso, ha grande analogia entre os dous paizes. Si ainda quizesse indicar outro exemplo, apontaria os Estados-Unidos.

Como o dice, porém, a medida que propuzer será limitada. Espero que o nobre ministro da fazenda não se ha de fascinar pelo brilho de lentejoulas, que se não ha de arrastar pelos impulsos do patriotismo lyrico a que alludi. Não será o nobre ministro, espirito pratico, amigo do bem-estar do povo, quem se ha de intimidar com a intervenção do estrangeiro n'uma parte do commercio de cabotagem, com a abundancia dos meios de transporte, com a maior commodidade dos consumidores.

Custa-me crer como se possa impugnar uma medida que tende a promover as communicações entre as provincias do Imperio, as quaes actualmente se tocam por mero accidente, e antes parecem feitorias destacadas de uma mesma metropole.

Sr. presidente, o discurso pronunciado pelo illustre orador, deputado do Maranhão, que precedeu-me na tribuna obriga-me ainda a fazer algumas considerações. Estimei muito ver o nobre deputado, homem profissional, e que dirige zelosamente uma alfandega importante, romper de certo modo com os prejuizos historicos que constituem os grandes élos das tradições do fisco, reconhecendo razoavel e util a medida modesta da liberdade da cabotagem entre os portos habilitados. Esta concessão de parte do fisco (permitta-me a phrase, ainda que o não represente fielmente o nobre deputado), esta concessão, eu não posso attribui-la senão ao espirito illustrado do nobre deputado. Alimentando ideas de reforma no systema vigente, o nobre deputado, e outro alto funccionario cujo nome citaria si estivesse habilitado, manifestam a elevação do seu espirito superior á rotina do experiente.

E', com effeito, uma infelicidade nossa que as repartições publicas sejam os logares onde mais horror se tenha ao progresso, e particularmente as repartições herdeiras do erario real. E' ahi, Sr. presidente, que ostentam a sua força, revestidas da autoridade official, todas as ideas retrogradas, todo o systema de regulamentos e embaraços administrativos. E' ahi que domina a theoria da prudencia absoluta, das cautelas sabias, dos adiamentos salvadores, das reservas, das meias medidas, das concessões moderadas.

Mas, para se ver o que são os habitos do officio, permitta-me o nobre deputado a phrase, elle veio, invocando a prudencia, assignalar as difficuldades que decorreriam de uma medida larga e franca sobre a abertura dos nossos rios e portos a todas as bandeiras. O nobre deputado encareceu essas difficuldades, que se resumem todas, pelo que ouvi-lhe, no desinvolvimento do contrabando. Ja disse que não é tão vasto o additivo que submetterei á camara. Além da liberdade quanto á navegação entre os portos habilitados, elle só comprehenderá mais uma medida importante, que é certamente um verdadeiro e o unico favor que se possa fazer á marinha nacional, isto é, o de isental-a da exigencia de tres quartos de brazileiros na tripulação dos navios, e da nacionalidade obrigatoria dos capitães e mestres, condições inexequiveis á falta de sufficiente pessoal. Entretanto seja-me licito oppôr alguns argumentos ao parecer, por sem duvida muito autorisado, do nobre deputado.

Sr. presidente, é um verdadeiro resultado dos prejuizos da pratica a opinião, tantas vezes enunciada, de que a liberdade da cabotagem matará a marinha nacional; e é tambem outro resultado do prejuizo historico o intender-se que a abertura de portos interiores tem por consequencia inevitavel o augmento do contrabando. No primeiro caso procede-se contra as regras da natureza, no segundo falta-se aos principios de logica.

A meu ver, senhores, si alguma possibilidade existe de virmos a ter em breve uma grande marinha mercante e, como corollario, uma marinha de guerra, será justamente por meio da liberdade, não pelo privilegio. Ainda que fosse o privilegio observado fielmente; ainda que os navios de cabotagem fossem na verdade brazileiros, e todo mundo sabe que muitos são portuguezes; ainda que os capitães, os mestres e os marinheiros mercantes fossem brazileiros, e todo mundo sabe que em grande parte são portuguezes; ainda que na marinha mercante a vapor os machinistas fossem brazileiros, e todo mundo sabe que são de ordinario inglezes; ainda que as nossas autoridades, arrostando clamores, observassem as exigencias da lei, mesmo quando isto succedesse, jamais poderiamos ter uma marinha mercante. E a razão é clara; porquanto, o que é este paiz? Este paiz, attentas as vastas dimensões de seu territorio, póde-se dizer despovoado. Oito milhões de homens para o imperio do Brazil é um oasis no deserto. Neste vastissimo espaço, por longos annos, ha de haver logar para todos, e, na phrase de um illustrado escriptor, é impossivel que o brazileiro abandone a vida em terra, tão simples, tão socegada, tão livre de perigos, para abraçar uma vida incommoda, difficil, agitada, cheia de riscos, como é a do mar. Quando este paiz contar 50 milhões de habitantes, quando em algum dos seus cantões, quando em alguma provincia a população superabundar; quando, com o crescimento daquella e o desinvolvimento parallelo das industrias, o proletarismo apparecer, é possivel que uma grande parte dos habitantes abandone facilmente os empregos de terra por outros serviços do mar melhor retribuidos. Então viremos a ter marinha mercante. Foi isto o que aconteceu em outros paizes; e é o que se dá no nosso acerca das industrias em geral. Qual é a industria peculiar do Brazil sinão a da agricultura? Ahi está a terra fertil, que não exige processos com-

plicados para reproduzir espantosamente e remunerar o trabalhador. Mas quando virão as industrias extractivas ou manufactureiras? Virão, e só gradualmente para algumas provincias, á medida que a população condensar-se, quando o valor da terra, occupada e subdividida, difficultar a acquisição da propriedade territorial; quando o povo agglomerar-se nas grandes cidades e uma concurrencia terrivel reduzir a taxa dos salarios. Foi assim que succedeu no Maryland, na Pensylvania, em New-York, e em outros dos Estados-Unidos, que só vieram a ter industrias manufactureiras graças ás causas indicadas. Tentativas prematuras foram alli improficuascomo o são entre nós. O seu regimen industrial não é antigo; so hoje as fabricas da America do Norte podem competir com as celebres fabricas da sua ex-metropole. Mas, no Brazil, as circumstancias são diversas; a nossa industria é a agricultura: ha de chegar o dia das manufacturas; e forçar o tempo, forçar os acontecimentos, é uma imbecilidade, é uma oppressão. E forçar como, senhores? Elevando, v. g., as taxas das tarifas, elevando-as ao ponto esmagador em que hoje se manteem, isto é, cobrando direitos de 40 „|" e mais 5 addicionaes sobre roupas e outros artigos, quasi a metade do seu valor! Tarifas taes, porém, ja produziram no Brazil alguma cousa? Quaes as industrias que promoveram?

Senhores, todos os phenomenos economicos regem-se pelas mesmas leis de liberdade e concurrencia. Assim como as exorbitantes tarifas protectoras, supplicio do povo, ainda não despertaram no paiz uma industria seria, assim o privilegio da cabotagem não póde dar-nos uma marinha mercante. Appello para todos os nobres deputados que teem sido ministros da marinha: digam elles á camara si não se viram sempre na impossibilidade de preencher os quadros da marinhagem e dos diversos corpos pertencentes á marinha. So contra isto tem imperado uma cousa constante, é porque não possuimos pessoal maritimo, e não o havemos de ter emquanto a agricultura, pela raridade da população, fôr a grande industria nacional. Assim tanto o privilegio da cabotagem, como as tarifas protectoras, serão improficuos; mas advirta-se bem que, entretanto, emquanto se faz a experiencia, esse systema artificial, forçado e contrario á natureza, augmenta o preço dos generos para as provincias pequenas que se acham distantes dos grandes portos importadores,e, n'uma proporção correspondente ao seu afastamento, eleva o custo de muitos objectos indispensaveis á vida, porquanto sabe-se que importamos do estrangeiro todas essas mercadorias.

Si não existem braços e não superabundam capitaes que se appliquem á navegação, não será arredando o estrangeiro do commercio costeiro que conseguiremos uma marinha mercante. Procedendo assim impomos-nos um sacrificio inutil, limitamos a circulação, contrariemos o futuro do paiz, favorecemos finalmente a indolencia, a preguiça, o egoismo e a ignorancia dos nossos armadores, marinheiros, capitães e mestres dos navios da costa. Suppondo agora que é livre ao estrangeiro competir com elles, a actividade substituirá á paralysia, o navio ligeiro e vasto aos barcos ronceiros e acanhados, o marinheiro e os capitães peritos a marinheiros e capitães incapazes de progresso. Imaginem-se os nossos patricios prati-

cando a bordo desses navios, identificando-se com os seus melhoramentos, adquirindo outros habitos e exercendo melhor o seu officio. Considere-se o effeito lento dessa reforma, e ver-se-ha que, muito breve, a pouco e pouco, se irão formando, na escola intelligente do estrangeiro, verdadeiros elementos que sirvam, n'um futuro proximo, para a formação effectiva de uma marinha mercante nacional. E' da liberdade, portanto, que depende a prosperidade de nossa navegação, como a das industrias de construcção naval e outras que a ella se prendem.

O privilegio é um grande mal; é a liberdade que ha de trazer o progresso, não em proveito so do estrangeiro, mas em proveito do paiz.

Não se argumente com exemplos de outras nações; nada mais inexacto, a meu ver, do que pretender applicar os mesmos raciocinios a paizes differentes. Diz-se: foi com o privilegio que França, Inglaterra e outras nações floresceram. Quanto a França, é das grandes potencias a que tem marinha mercante mais cara; quanto a Inglaterra, so recebeu o acto de Cromwell, o acto de navegação, quando por varias circumstancias já era sem duvida o seu pavilhão intermediario entre muitas nações. O acto, confesso, apressou o desinvolvimento da marinha ingleza, mas apressou-o á custa das colonias, apressou-o á custa de grande parte dos consumidores da Europa.

Examinemos agora a outra questão de que tratou o illustre deputado, meu nobre amigo. A' abertura de alguns portos mais em algumas paragens do litoral e em alguns dos pontos do interior do Amazonas, tanto como a interferencia dos estrangeiros no commercio costeiro, teria como resultado augmentar-se o contrabando?

Primeiramente tratemos dos portos em alguns logares ao longo da costa; tomemos uma provincia qualquer, a do Rio de Janeiro por exemplo E' fóra de duvida que, tendo ella uma população maior de 1.500.000 almas e grande desinvolvimento de costas, não póde so possuir um unico porto livre, o porto do Rio de Janeiro, que, demais, é o unico habilitado de toda a linha da costa desde Santos até Victoria.

Pergunto eu: em toda essa linha não seria vantajoso habilitar outros portos para o commercio directo? A camara sabe que a abertura de um porto tem como resultado infallivel o desinvolvimento da riqueza da população circumvisinha, porque diminue os gastos de transporte relativamente ao commercio de cabotagem, quer de importação, quer de exportação. Grande parte do negocio que fazia-se d'antes por uma via indirecta, far-se-ha agora directamente. Advirto que fallo de portos em logares bastante povoados, centros de municipios ricos ou que, pelo menos, sejam o ancouradouro natural desses municipios.

Quando a população consome muitos generos transportados por cabotagem, ella supporta a differença de preços resultante do transporte entre a cidade importadora e esses portos da cabotagem. Ora, esta differença é um novo imposto, ou por outra, é um verdadeiro premio em favor do contrabando; porque, quanto mais se impede a facil permuta dos generos, quanto mais exagera-se o seu custo, tanto mais augmentam-se as probabilidades de um lucro illicito, tanto mais excita-se o contrabando. Assim,

onde existe um porto não habilitado, mas com largo commercio interno, existe um fóco, uma atracção irresistivel para o contrabando. Mas abri este porto, concedei-lhe o commercio directo, e o contrabando desapparecerá gradualmente, porque os negociantes se encaminharão para o commercio licito e ganharão com elle tanto quanto o thesouro. A prova disto tivemo-la nós com a abertura dos portos em 1808, e é o mesmo o que está acontecendo na provincia do Rio-Grande do Sul. Ali a creação da alfandega de Uruguayana, por exemplo, restringiu o contrabando, que, si existe, diminue aos poucos; o commercio directo trouxe commodidades á população, e si as tarifas tambem se modificassem para aquella alfandega ao menos, elle tornar-se-ia mais praticavel, mais vantajoso, mais regular, diminuindo as probabilidades, augmentando os perigos, cortando os vôos do contrabando.

Isto em relação ás alfandegas creadas ao longo das costas. Mas o nobre deputado pareceu aterrar-se com a creação de alfandegas em alguns dos portos da linha do Amazonas. O nobre deputado dice que a abertura desses pequenos portos em Manáos, Santarém ou Obidos, e outros logares mais ou menos importantes das margens do grande rio, seria crear verdadeiros fócos para o contrabando. Justamente, para impedir esses fócos, para dar commodidades á população, é que eu propuz que, aberto o Amazonas, se abram tambem alguns portos mais na sua extensa linha. Sem duvida taes portos não poderão ser definitivos, porque não podemos ainda prejulgar das direcções que tomarão no Amazonas a corrente da emigração, o movimento das industrias, os canaes que a si proprio cava o commercio.

Direi ainda ao nobre deputado alguma cousa mais: sou daquelles que menos teem medo do contrabando: condemno-o por um motivo unico: é uma infracção de lei, e alimenta a immoralidade commercial; mas, em resultado definitivo, quem ganha é o povo, porque ter barato é essencial a este paiz. Não pretendo endeosar o contrabando, mas confesso claramente que, dado o systema fiscal existente, dado o pequeno numero de portos habilitados, dadas as tarifas que oneram os productos de consumo com direitos ás vezes maiores de metade do valor primitivo dos generos mais necessarios, o contrabando é inevitavel, e a população bemdirá sempre o contrabandista. Entretanto, o receio do illustre deputado inspector da alfandega do Pará não me parece muito fundado: e apresento-lhe o que succedeu no Paraguay. Ali tambem existes territorios quasi desertos. Do rio Apa em diante até muito perto da nossa alfandega, Corumbá, póde-se dizer que é tudo deserto. E, comtudo, o governo não se atterrou com o fantasma do contrabando, e é certo que si o contrabando não desappareceu na linha do Paraguay, ao menos limitou-se.

O nobre deputado, fiel ainda a prejuizos, aos quaes sem duvida o seu espirito é muito superior, disse ainda que, acerca da navegação costeira a vapor subvencionada, a sua idea é avessa áquella que se contém n'um dos additivos. Mas o nobre deputado não attendeu ao ultimo artigo desse additivo, que recommenda ao governo a inserção nos contratos de uma clausula previdente: a de poder o mesmo governo empregar como transportes de guerra, quando fôr preciso, os paquetes estrangeiros dessa navegação de

cabotagem. O nobre deputado intende, como principio geral, que desde que subvencionamos uma companhia qualquer, este favor não póde ser feito senão a nacionaes; e pergunto eu: porque? Pois as estradas de ferro são emprezas nacionaes, exceptuada a de D. Pedro II? Não são productos de capitaes estrangeiros, e, o que mais é, de braços estrangeiros, e até de direcção estrangeira? E não são todas subvencionadas por meio da garantia de 7 °|₀? não gozam de grandes privilegios? Porque pois uma companhia, que percorresse nossas costas, não poderia ser subvencionada? Lembro mais um exemplo notavel do governo imperial: o decreto de 16 de Junho do corrente anno, permittiu á Companhia Bahiana de navegação a vapor costeira e ainda mais interna, pois sobe o rio Paraguassú até a cidade da Cachoeira, companhia que recebe, além de auxilios dos cofres provinciaes, uma subvenção de 81:000$ pelo thesouro nacional, o governo permittiu, repito, a essa companhia ter a sua directoria em Londres e apenas uma simples agencia ou subdirectoria na Bahia. Ainda mais: consentiu que parte do seu capital, reservado ao imperio, fosse distribuida em acções na praça de Londres. O passo dado pelo governo muito me anima; e, ainda que seja duvidoso si esta medida estava na esphera das suas attribuições, comtudo é louvavel e muito aproveita ao caso esse desapego dos prejuisos historicos, de que infelizmente se fez representante o nobre deputado pela provincia do Maranhão. O honrado membro, Sr. presidente, manifestou um singular terror. Disse elle que, sendo a nossa actual navegação a vapor costeira subvencionada pelos cofres publicos, no caso da guerra externa podem os seus barcos serem vantajosamente aproveitados pelo estado para servirem de transportes de guerra. Assim é em virtude dos contratos que vigoram; mas pergunto: que razão inhibe exigir de uma companhia estrangeira que seus navios sejam transformados em transportes de guerra quando seja necessario? Esta hypothese ja foi prevenida, como dice, no additivo.

Direi mais algumas palavras em referencia a outro ponto do discurso do nobre deputado.

Tratando das communicações, que tanto deseja elle ver facilitadas entre o Brazil e os Estados-Unidos, julga que os vapores da companhia que se houver de organisar devem tocar somente no porto da capital do Pará, parecendo-lhe superfluo que desçam até o Rio de Janeiro. O nobre deputado esqueceu-se dos grandes interesses que o sul do imperio tem empenhados no commercio com os Estados-Unidos; esqueceu-se de que, si o Pará é a provincia do norte que mais importantes relações mantem com os Estados-Unidos, tambem o sul, e particularmente a capital do imperio, para ali remette uma somma annualmente orçada em cerca de 25.000:000$, valor representativo de milhões de arrobas de café. Si o commercio da capital do imperio entretem relações tão vastas com os Estados-Unidos, que são o maior consumidor do primeiro producto de nossa grande lavoura, como privar o Rio de Janeiro da vantagem de communicar-se directamente com os Estados-Unidos? Ainda mais: o beneficio das communicações directas entre o Pará e New-York tornar-se-ha pequeno para o sul do Brazil, attenta a morosidade na transmissão das noticias da capital daquella provincia ao Rio de Janeiro. A demora seria

muito maior do que si se fizesse a viagem directamente de New-York ao Rio de Janeiro. Esta consumiria apenas 20 dias, com escalas pelo Pará e Pernambuco. Entretanto, serão precisos pelo menos 30 dias si fôrem as noticias transmittidas do Pará pelos paquetes da companhia brazileira, que veem fazendo escalas pelos portos de quasi todas as provincias. Foi a rapidez nos meios de communicação entre a capital do imperio e os mercados da America do Norte o motivo que aconselhou a idea consignada no additivo.

Vou concluir, e com certo pezar, Sr. presidente. Assim como concebo esperança acerca do triumpho da liberdade de cabotagem, assim entristeço-me com o adiamento da questão do Amazonas.

O nobre ministro da agricultura declarou, é certo, que o governo preoccupa-se muito seriamente com esse objecto, que o ministerio esforçar-se-ha pela realisação da abertura do Amazonas, e que procederá a estudos preparatorios indispensaveis.

O nobre ministro, em quem reconheço uma das illustrações do paiz, levantando o seu espirito acima dos terrores dos prejuizos, dice que é questão de tempo a grande medida em que tenho insistido. S. Ex. reconheceu, ainda, a conveniencia da abertura do grande valle do Amazonas ao commercio universal.

Mas que exames previos, que estudos preparatorios são esses de que depende a abertura do Amazonas? A franqueza do nobre ministro tranquillisa-me, mas esse adiamento do *fiat lux*, depois de tantos annos de trevas, não pode agradar-nos.

Não esperava, Sr, presidente, de um espirito culto e que tantas vezes tem sabido romper com os prejuizos do nosso governo, eu não esperava do nobre ministro essas palavras. Esperava sim, que elle viesse dizer á camara que a questão do Amazonas está liquidada; que ninguem duvida mais das vantagens que hão de provir, não só para o norte como para o sul do imperio, da franqueza do grande rio; que o governo não arreceia-se da invasão de flibusteiros tão decantada; e que, ambicionando dar um passo avantajado na senda da civilisação, franquearia brevemente as maravilhas daquelle mediterraneo ás bandeiras das nações amigas. Eis ahi o que eu esperava do patriotismo conhecido do nobre ministro. Entretanto, devo render-lhe, e rendo-lhe homenagem pelo modo novo por que encarou a qusstão.

E' a primeira vez que o governo imperial entra francamente neste debate; é a primeira vez que assigna a esse respeito um compromisso formal com a opinião publica. Eu não quero, sem duvida (e digo-o tambem em resposta ao nobre deputado pelo Maranhão), que se proceda neste negocio sem as devidas cautelas e antes de se ter nas duas provincias do norte um pequeno exercito e uma esquadrilha. Servem muito bem para isso as canhoneiras que possuimos, que se estragam na navegação do mar, e podem ser utilisadas naquella parte do imperio.

Mas acredita o nobre ministro que é pelo receio das nossas fortalezas, dos nossos navios e das nossas tropas, que o Amazonas não tem sido já transposto? Calcula o nobre ministro as grandes difficuldades que o Amazonas

póde suscitar algum dia, si, em vez de fazermos espontaneamente o que todas as razões estão aconselhando, tivermos de ceder a exigencias apoiadas em morrões acesos?

E, Sr. presidente, si é preciso fallar ainda uma vez clara e francamente sobre este assumpto, direi que, si teimarmos nas sendas batidas, nas sendas da inercia e do egoismo, provocaremos interesses offendidos, a cujo resentimento não é dado marcar um limite. Mas, para que assopremos os odios quando é facil firmar a paz? Dice o nobre ministro que a questão é de tempo; eu estimaria antes ouvir-lhe o seguinte:—Senhores, entre a nobre generosidade de uma concessão espontanea e a humilhação forçada de curvar-se á exigencia imperiosa dos acontecimentos, a preferencia não póde ser duvidosa para o governo imperial. Tenho concluido.

(*Muito bem, muito bem!*)

Ainda a cabotagem.

A approvação do additivo submettido ao parlamento será o prefacio lugubre do aniquilamento de nossa marinha? Será o começo de uma serie de desavenças e conflictos internacionaes? Será o abandono de nosso futuro, a impossibilidade para o Brazil de representar o papel fascinador de potencia maritima? Será a chave de abodada n'essa multidão de actos e leis que teem fechado ao brazileiro, segundo é modo dizer, as carreiras da fortuna? Será, finalmente, como affirmou-o um senador, substituir a um monopolto nacional um monopolo estrangeiro?

Tudo isso e mais do que isso se dice, se repetiu, se declamou. A verdade, porém, é uma só; entremos no amago da questão, deixemos as palavras futeis, *inania verba*.

Antes da lei ha o facto: qual é o facto? E' este:

O Brazil é um paiz vastissimo e raramente povoado.

Não tem um millesimo dos meios de transporte de que carece.

Como não tem população agglomerada, não póde ter cidades manufactureiras.

Pelos mesmos motivos, o trabalho é carissimo, o salario é pesado.

Por outra parte, a terra é fertilissima.

Cada qual póde possuir não so muitas geiras, como legoas de terra.

Os rios, o mar, as florestas, facilitam a caça e a pesca.

A vida para o miseravel é barata, ainda que não seja commoda.

O proletarismo é, portanto, por agora, quasi impossivel.

Ha, e haverá por muito tempo, falta de braços para a grande industria do paiz, a agricultura.

Esta industria, todavia, é a mais facil de ser exercida com menos embaraços.

Tal é o Brazil. Tal é a nossa situação economica. Tal é o facto.

Deste facto decorrem consequencias. Appliquemos-lhe a luz da obser-

vação. Encaremos a realidade. Não nos illudamos com phantasmas e theorias de escriptores estranhos.

Com effeito, a logica está mostrando que, sendo a vida maritima a mais rude de todas, so por uma grande necessidade, so por excepção, os brasileiros a preferem á vida mais facil que podem incontrar em terra.

Logo, a falta de braços *nacianaes* (porquanto a lei exige que tres quartos da tripulação sejam nacionaes, e que o sejam tambem todos os commandantes) é sensivel, é innegavel, é manifesta para as industrias maritimas, para a navegação, seja de cabotagem, seja de longo curso.

Ora, assim, não é possivel que a lei, excluindo o estrangeiro da navegação costeira, consiga produzir o que não existe, isto é, a abundancia de marinheiros, a baixa das soldadas, a barateza dos fretes, a abundancia dos navios.

Logo, o privilegio da cabotagem é eminentemente oneroso.

E, ainda mais, é sobretudo inutil, perfeitamente vão.

Ahi temos, pois, um monopolio, uma restricção á grande lei da liberdade de commercio em pura perda, com extraordinario vexame da população *nacional*.

Continuemos na deducção dos corollarios.

Se a agricultura é a grande industria do paiz, não será possivel que do privilegio do commercio costeiro, que dessa rachitica marinhagem brasileira, resulte brevemente uma grande marinha de guerra ou mercante.

Demais, quando a população crescer, quando os braços superabundarem, quando a necessidade expellir da terra o proletarismo, os navios brazileiros ou estrangeiros encontrarão facilmente, dentro do paiz, aonde recrutar marinheiros, machinistas, mestres, patrões, commandantes.

Demais, hoje, a cabotagem não é verdadeiramente *nacional*. Só affirma isso quem não examina a realidade das cousas. Nossos marinheiros são os escravos ou estrangeiros matriculados como nacionaes. A mor parte, sinão a quasi totalidade dos proprietarios das maiores embarcações de longo curso ou de grande cabotagem, a mór parte dos armadores, a mór parte dos estabelecimentos de velame ou das officinas de construcção, não são brasileiros, realmente taes.

Como, pois, se falla em marinha nacional, em pretenções á potencia maritima?

O povo é bastante senseto para descobrir a inanidade dessas palavras.

A marinha de guerra do Brazil é composta de recrutas apanhados no sertão, e são esses recrutas bisonhos, muitos dos quaes nunca viram o mar, que constituem os corpos organisados de imperiaes marinheiros e batalhão naval.

Os mestres de bordo, os guardiães, os machinistas, são as mais das vezes portuguezes ou inglezes.

Eis ahi a realidade de nossa grande força maritima.

A medida, portanto, que despertou as iras patrioticas de certos senadores, não tem as consequencias desgraçadas que elles pretendem descortinar nas sombras do futuro.

Muito pelo contrario, e é preciso repetil-o antes de concluir.

Qual é *hoje* a industria brazileira, aquella que alimenta as fontes do trabalho? E' a gricultura, nem podia ser outra. Qual é o maior mal da agricultura? E' a falta de meios de transporte. O que é a cabotagem privilegiada? E' o meio de arredar a concurrencia do navio estrangeiro, diminuir, difficultar e encarecer os meios de transporte.

Logo, abolir o privilegio é favorecer profundamente á agricultura.

Dizemos mais: é tambem favorecer a todo o paiz. Porquanto, a navegação de cabotagem é o transporte de grande parte dos generos estrangeiros e nacionaes de geral consumo.

Algumas pessoas não duvidam concordar nisso; mas dizem que permittir a cabotagem ao estrangeiro é fechar para o brazileiro uma fonte de lucros, uma industria proveitosa, como lhe fecharam outr'ora a carreira do commercio a retalho.

E' o argumento patriotico do Sr. Candido Borges. O nobre senador quer sinceramente armar á popularidade. O Sr. Torres-Homem já tinha fallado ás massas no mesmo sentido.

Pobre povo brazileiro, como te illudem!

O que tem, senhores, com a marinha o povo brazileiro que não vive della, que não sente aptidão para ella, que não procura-a porque incontra outras carreiras, outras industrias, mais vantajosas?

O povo, ao contrario, é o unico realmente interessado na medida liberal votada pelo senado. Ter facilidade nos meios de transporte, dispôr de communicações faceis, é ter o pão mais barato, é comprar mais commodamente, é augmentar a abundancia dos productos, é favorecer a sorte do misero trabalhador.

Tal é a realidade patente; e a liberdade da cabotagem, proposta por brazileiros que não são suspeitos, é por ventura uma medida egual áquella que em 1808 abrio os portos do Brazil colonia á navegação do mundo.—

(1862: agosto, 28.—Da *Actualidade.*)

Memoria sobre a mesma questão. Reformas em França. Medidas que se deve promulgar no Brazil.

I

Uma questão de grande interesse para a sorte das classes menos favorecidas do povo, e, sobretudo, para os habitantes das provincias pequenas, foi trazida ao parlamento. As opiniões dividiram-se. Triumphou a reforma; mas uma serie de objecções levantadas por homens eminentes na politica devêra ter impressionado a muitas pessoas. Agora, que o governo resolveu abrir inquerito sobre a materia, parece necessario volver a essa questão e suggerir os meios de approveitar-se melhor a autorisação delegada pelo parlamento. Tal é o objecto deste escripto. O momento é muito opportuno

para estudos de tal natureza. A nação inteira preoccupa-se com a prepotencia de que foi victima, e concentra-se nobremente na idea generosa de defender a sua casa e o seu direito. O espirito publico cresce em energia e espontaneidade, e vê alargar-se o seu fóco electrico. Essa irradiação de enthusiasmo é favoravel ao exame de todas as grandes questões do paiz. No fundo dessa expansão de effeitos incalculaveis, no fundo dessa agitação pacifica que a historia ha de assignalar como a verdadeira era nova e época distincta, ha um pensamento geral, substancia e fórmula de todos os movimentos parciaes:—o pensamento de engrandecer o Brazil em todas as relações, de estender as nossas linhas de progresso em todos os sentidos, de communicar á estatua fria desta patria adorada a scentelha de fogo sagrado que illumina as nações, de transformar o cidadão inerte, descuidoso, egoista, descrente, nesse typo de liberdade real e de actividade atrevida, que representa fielmente o soldado—voluntario.

Em uma época destas, pois, questão nenhuma importante passará desapercebida. E, demais, longe de parecer inopportuno, é necessario abrir de novo o debate sobre a liberdade da cabotagem. Nossas barras, nossos portos e nossas costas acabam de ser o theatro das scenas do cruzeiro inglez. Porventura essas são apenas o prefacio. Dentro de poucos mezes, o Rio de Janeiro póde ser bloqueiado. As communicações estarão cortadas. O panico será geral. Nenhum navio nacional arriscar-se-ha contra os cruzeiros. A cessação do commercio será funesta á propria defesa do interior do paiz, Para onde appellar? Para a liberdade da cabotagem. Entregue-se ás potencias amigas, aos Estados-Unidos, á Italia, á Dinamarca, á Suecia o commercio costeiro. Não haja receio de fazer hoje o que se quiz praticar em 1851. Permitta o governo, por accordos especiaes, o commercio costeiro ás potencias indicadas e a todas quantas prometterem auxiliar-nos com o seu apoio moral contra a prepotencia de lord Palmerston. O governo está para isso autorisado: sem fallar na faculdade conferida pela ultima lei do orçamento, existem em vigor, para os casos de guerra interna ou externa, os arts. 309 do regulamento de 22 de Junho de 1836 e 486 § 4° do actual regulamento das alfandegas; e, para os vexames causados por cruzeiros ou forças estrangeiras, embora não haja declaração de guerra, o citado art. 486 § 2° n. 4, disposição de que ja havia precedente na lei, n. 628, de 6 de setembro de 1851, art. 43.

Chegou o dia de appellarmos para as reformas liberaes, tantas vezes propostas como os verdadeiros meios de salvação publica. Quem sabe que importamos do estrangeiro quasi tudo, e que o numero de procuctos nacionaes é, e por muito tempo ha de ser, limitado; quem vê que o Rio de Janeiro é o centro de todas as operações commerciaes do paiz; quem não desconhece que o peior dos males de um bloqueio neste porto e de um cruzeiro na costa seria cortar todas as nossas communicações com as provincias do norte e sul, e difficultar as relações com muitos dos municipios da propria provincia do Rio, não póde deixar de sentir a conveniencia da medida proposta.

Permittir a cabotagem ás potencias amigas ou neutras, e particularmente aos Estados-Unidos; abrir o Amazonas á marinha das mesmas nações, e

sobretudo á grande marinha dos Estados-Unidos; levantar, entre a justiça da nossa causa e as ambições impacientes e actividade frebicitante de certos governos da Europa occidental, o braço poderoso do governo americano; fazer pezar na balança dos nossos destinos a espada dos Estados-Unidos, eis ahi a politica exigida pelas circumstancias actuaes e aconselhada pelas conveniencias de todos os tempos.

Não objectem com a guerra civil da America do Norte. Não pode essa guerra extinguir-se quando menos se espere? e haverá quem duvide da attitude ameaçadora do gabinete de Washington contra o potentado das Tulherias e a sua sombra fiel, o potentado de St. James? Demais, chegou o dia de convencer-se o governo brazileiro de que não era uma utopia a these tantas vezes sustentada pela imprensa liberal:—as nossas allianças naturaes estão na America; magnanimos para os nossos visinhos deste hemispherio, não descancemos tambem em firmar em medidas liberaes a amizade com o gabinete de Washington.

Tal é a nova politica internacional, que nenhum homem do povo deixa de presentir, e que será sympathica á toda nação. E não se julgue que a defesa do paiz depende so da artilheria, das baterias encouraçadas, dos voluntarios, do patriotismo que não traça limites á dedicação: depende muito, egualmente, da previdencia do seu governo, da renuncia a prejuizos improprios da sua illustração e dos seus sentimentos patrios, da previsão e do tino com que souber approximar os interesses e a politica da grande potencia da America do Norte, dos interesses e da politica da grande potencia da America do Sul. Estes artigos, pois, lançados na precipitação dos acontecimentos, são dirigidos principalmente ao governo, para assignalar a importancia e a opportunidade da medida liberal triumphante no parlamento.

II.

A opposição que a livre concurrencia no commercio costeiro encontrou no parlamento foi mats notavel pela importancia pessoal dos oradores, do que pela procedencia dos argumentos.

A' essa contradicção systematica podemos oppôr os applausos da grande imprensa estrangeira. O *Times* de 16 de julho, o *Daily News* de 11 de outubro, o *Journal of Commerce*, de New-York, de 16 de setembro ultimos, além de outras folhas a que por vezes tem-se referido o correspondente de Londres do *Jornal do Commercio* desta côrte, apoiaram de um modo decivo a reforma de nossas leis de navegação *.

O mais assignalado daquelles argumentos foi certamente a condemnação implicita de uma medida que, segundo se dizia, não incontrou nunca a acquiescencia do governo francez.

---

* O artigo do *Times* foi escripto sobre as informações da primeira edição destas CARTAS, que elle resumia.

O Daily-News indicava a medida que triumfou no parlamento como «parte de

O prestigio de que gosa a administração de França parece dar ganho de causa áquelles que pretendem autorisar com exemplos desse paiz a politica restrictiva. Para muitas pessoas, a França conserva hoje, com o mesmo respeito de outr'ora, os antigos principios do seu codigo maritimo, emquanto que, na realidade, elles se estão modificando gradualmente e gradualmente approximando da doctrina da livre permuta internacional. Não parecerá, pois, estranho que, para esclarecer o debate, publiquemos uma noticia exacta a similhante respeito.

Eis aqui como um artigo da *Révue des deux mondes* de 15 de setembro de 1862, assignado pelo Sr. H. Galos, resumia as disposições que constituiam, não ha dous annos, o fundo da legislação franceza sobre a marinha mercante: « Essa legislação reservava de um modo absoluto a cabotagem ao pavilhão francez, tanto na importação como na exportação.— Excluia a marinha estrangeira do commercio de França com suas colonias. — Feria com direitos differenciaes as mercadorias importadas directamente dos lugares de producção por navios estrangeiros.—Sobrecarregava tambem com um direito differencial as importações provenientes dos entrepostos da Eu-

---

« um systema geral de melhoramentos internos e reformas economicas que as « classes mais illustradas do Brazil desejam adoptar»; e accrescentava que « a Europa verá de certo com prazer que os estadistas do imperio dirigem agora « a sua attenção para meios mais legitimos de desinvolver os immensos recursos « da nação».

O correspondente de Londres do *Jornal do Commercio* dizia, em 8 de julho: « Muito nos alegra deste lado do atlantico ver que a legislação sobre a navegação no Brazil está attrahindo attenção, com o fim de se introduzirem algumas reformas. Apesar de, em uma obra que aqui acrba de chegar do Rio, se involverem inconvenientemente arguições de partido com a discussão de uma questão de que ellas deviam ser excluidas, por que so podem fazer grande mal à causa que se advoga, incontram universal sympathia na Inglaterra o fim e assumpto de escriptor. O estado actual das leis de navegação nesse paiz desacreditam-o e são um serio obstaculo ao seu progresso. A verdadeira politica do Brazil é animar por todos os modos possiveis a navegação estrangeira, e especialmente franquear a cabotagem, ainda que mais não fosse para fortificar a unidade do Imperio, facilitando as communicações ao longe de uma costa extensissima, reduzindo as despezas de transporte e acabando com esses fataes monopolios e concessões, que tão caros sahem ao paiz. O Brazil está construindo estradas de ferro no interior com capitaes estrangeiros, e comtudo querem excluir das suas costas esses mesmos capitaes e industria de outros povos. Parece-nos agora que as ideas vão tomando outro rumo e com isso de todo o coração nos regozijamos.»

No *Journal of Commerce*, de New-York, de 16 de setembro ultimo, lê-se um extensa carta em que assignala-se com vivo interesse a nova tendencia dos poderes publicos do imperio para as reformas liberaes propostas na ultima sessão do parlamento. Cumpre-me render ao illustre escriptor dessa carta, o Rvd. Sr. J. C. Fletcher, amigo sincero do Brazil e dos brazileiros, a mais profunda homenagem pela honrosa citação dos meus fracos esforços e trabalhos a bem da causa commum. Vulgarisando como fez, pelo *Journal of Commerce*, os projectos sobre a livre navegação do Amazonas e dos grandes rios, sobre o commercio costeiro e a navegação vapor para os Estados-Unidos, o meu sympathico e generoso amigo prestou um serviço que a imprensa brazileira não póde esquecer.

ropa, afim de promover as viagens longinquas.—Emfim, concedia premios á pesca, industria reputada necessaria para a educação dos nossos marinheiros. — Não deixemos de mencionar que, alem dessas medidas, que afastavam e tornavam impossivel toda a concurrencia estrangeira, um direito de 3 fr. 75 cent. por tonelada de arqueação fere o navio que não é coberto pelo pavilhão nacional. — Essas disposições combinavam os tres modos mais poderosos do systema protector: a prohibição, o favor e a subvenção. » (Pag. 298).

Entretanto, o que tem feito nos dous ultimos annos o ministro que teve a honra de promover o tratado de commercio com Inglaterra? A mesma revista o diz por estas palavras: « De todo esse apparelho legislativo não restam mais que algumas ruinas apenas sufficientes para julgar-se do que elle era em seu complexo. A demolição fez-se rapidamente. Após o tratado de commercio com Inglaterra, quer por decretos, quer por leis, nossa legislação maritima tem sido radicalmente mudada.... Supprimimos as taxas especiaes de entreposto; abaixamos mesmo a 20 e 30 francos os direitos differenciaes para o transporte directo por navio estrangeiro, segundo a mercadoria é originaria de paizes situados aquem ou além dos cabos d'Horn ou da Boa-Esperança. Uma nova lei sobre os cereaes sobreveio, que substitue ao regimen complicado da escala movel a liberdade do commercio. Na antiga legislação, nossos interesses maritimos tinham sua parte de protecção; ella era de 1 franco e 25 centimos, que pagavam os navios estrangeiros por cada hectolitro de cereaes, e de 1 franco e 66 centimos, especialmente por cada quintal de farinha. Na nova essa protecção é reduzida a 50 centimos. Além disso, a taxa de entreposto foi supprimida, excepto somente quanto ao arroz.... O pacto colonial foi condemnado. Concedeu-se ás nossas possessões do ultra-mar a faculdade de importarem por todos os pavilhões as mercadorias estrangeiras importadas em França e com os mesmos direitos, e de exportarem para o estrangeiro os seus productos coloniaes por todos os pavilhões (lei de 9 de julho de 1861), de servirem-se da navegação estrangeira concurrentemente com a navegação franceza para suas permutas com a metropole, ou de colonia á colonia situada fóra dos limites da cabotagem. As importações por navios estrangeiros nas colonias são, é verdade, ainda sujeitas a direitos differenciaes de 10, 20 e 30 francos, segundo as distancias; mas isso não é mais que um vestigio da antiga protecção. A obra da demolição vai depressa, e as pedras do monumento sob o qual abrigava-se, ha dous seculos, nossa marinha mercante, desprendem-se successivamente. Assim, depois do tratado com Inglaterra, estamos a concluir outro com a Belgica. A Italia, a Allemanha são tambem admittidas a concluir convenções comnosco. Esses arranjos internacionaes não se fazem sem impor um sacrificio á nossa navegação. Abrogou-se a disposição que, com o fim de reservar o seu transporte á nossa marinha, prohibia introduzirem-se pelas fronteiras de terra generos tropicaes e mercadorias de grande peso. » (Pags. 299 e 300). « Si um navio entra em França, em outro porto que o de seu armamento, a viagem intermediaria, que elle for obrigado a fazer para voltar ao seu ponto de partida, não é mais considerada como nave-

gação de cabotagem. » (Pag. 309). « As autoridades maritimas receberam ordem para observarem o acto de navegação de 1793, que permittia nas equipagens um quarto de marinheiros estrangeiros. » (Pag. 310).

Ajuntarei a essas outra reforma notavel. Um decreto de 17 de outubro de 1855 permitte introduzir em França, e por conseguinte a nacionalisação (*francisation*) de navios estrangeiros, á vela ou a vapor, mediante o pagamento de 10 °|₀ (que aliás a revista citada considerava exagerado) do seu valor arbitrado pela commissão consultiva das artes e manufacturas. Esta importante faculdade, limitada ha um anno, foi estendida até 1858, ainda que não conste se chegou a ser renovada dahi por deante. (*Dict. du commerce et de la navig.*, de Guillaumin, Paris, 1861, 2° vol., pag. 810.) O imposto, que entre nós se cobra, sobre essas transferencias, é mais pesado, a saber, 15 °|₀, de que so foram exceptuados os vapores de companhias autorisadas, sendo que as embarcações miudas pagam 30 °|₀, que a tarifa em vigor reduziu a 10, quando construidas de ferro.

A lei importantissima sobre o commercio colonial devia-se executar desde logo o 1° de setembro de 1861, segundo o seu art. 10. O que parece, porém, de um alcance muito elevado é o decreto de 9 de outubro de 1861, sobre o commercio de cereaes, que consagra, ainda que em circumstancias particulares e de um modo provisorio, o principio da liberdade da propria pequena cabotagem e até da navegação interna fluvial. Eis aqui o seu texto, segundo o *Annuaire de l'économie politique* para 1862, pag. 544:

« Art. 2.° Os navios estrangeiros poderão até á mesma epocha (de 15 de outubro de 61 a 30 de setembro de 62), e com as mesmas condições que os navios francezes, navegar com isenção de direitos por todos os rios, ribeiros e canaes de França, qualquer que seja a origem dos seus carregamentos, contanto que estes sejam cereaes e generos alimenticios especificados no art. 1° (grãos e farinhas, arroz, batatas ou legumes seccos). »

Estas citações bastam para provar que ultimamente o actual governo de França tem alterado a pouco e pouco as antigas leis da navegação, e que não podem mais appellar para este paiz os adeptos do systema protector. Tudo leva a acreditar que a tendencia do mesmo governo é agora outra. « O relatorio ao imperador do Sr. ministro do commercio, diz a revista citada, que de algum modo inaugurou essa operação (o recente inquerito sobre a marinha mercante), apezar de uma apparencia de imparcialidade habilmente estudada, trahe o pensamento do governo. Si acompanharmos nesse documento a exposição dos factos, chegaremos a concluir que a França pode sem perigo adoptar o principio da livre concurrencia em materia de navegação. » (Pag. 300).

E, por mais desfavoravel que alguns escriptores reputem essa experiencia para o principio da liberdade applicado agora á marinha franceza, o que é certo, e o demonstram os ultimos actos, é que Napoleão não desanima na carreira encetada com tanto brilhantismo e sustentada com uma energia digna de tão nobre causa.

Decididamente o exemplo da França contemporanea não é em favor dos nossos adversarios. Servir-lhes-hão as declamações a proposito da politica

interesseira da escola do *free-trade* em Inglaterra? E' verdade que, durante o periodo septennario que precedeu á revogação do acto de navegação (1843—50), a tonelada do movimento maritimo inglez tinha subido na razão de 48 °|₀: durante outro egual periodo posterior áquelle facto (1850—57), o augmento foi de 60 °|₀ (*Dict. de la navigation et du com.*, citado, *v. navigation*). Mas, tambem, por outro lado, a parte do pavilhão estrangeiro, na navegação geral de Inglaterra, augmentou em 1860 na razão de 3.252 navios e 999.000 toneladas sobre o producto do anno anterior: e, nas operações da cabotagem, o augmento naquelle anno foi de 468 navios e de 65.000 toneladas sobre o total de 1859. (*Annuaire*, citado, pag. 358 e 360). O que prova claramente que, na realidade, o pavilhão estrangeiro ganha todo o dia maior terreno na navegação ingleza, e que não foi a certeza da impossibilidade disto que aconselhou, segundo pretende-se, a reforma completa do acto de Cromwell.

Si os argumentos deduzidos da pretendida immobilidade da França ou do egoismo fundamental da escola de Huskisson, Peel e Cobden, não incontram apoio na verdade conhecida de todos; precisamos nós volver ainda aos brilhantes sophismas da doctrina da protecção ao trabalho nacional, por mais fascinadora que pareça a roupagem com que fez resuscitar essa doctrina vencida a palavra autorisada de um orador respeitavel?

O publico, depois de um longo debate, dispensa-nos de insistir em discussões abstractas. Hoje, infelizmente, ja não é disso que se trata: trata-se de saber si, sob a pressão de perigos imminentes, não convem ceder alguma cousa das theorias consagradas; si, dado um cruzeiro em nossos mares, constituindo os transportes de cabotagem as mais importantes communicações do imperio, não seria indeclinavel facultar ao pavilhão de algumas das nações amigas o commercio costeiro; si, não possuindo o Brazil pessoal sufficiente para as industrias do interior, não é util permittir que seja illimitado o numero de estrangeiros admissiveis nos navios nacionaes; si, conhecida a impotencia dos nossos recursos para crearmos uma marinha de guerra, não é tempo de dar ao espirito publico e ás rendas do imposto uma direcção mais aproveitavel e menos onerosa, mais efficaz e menos ficticia.

Por ventura, estas palavras, no meio do enthusiasmo de uma quadra excepcional, de uma verdadeira crise, parecerão desanimadoras, ou o effeito de um pyrronismo estudado.

Pudesse o erro ser nosso, e a verdade existir inteira na opinião adversaria! Pudessemos nós acreditar que ja soou a hora em que uma grande população, agglomerada neste vasto paiz e procedente dos quatro pontos do globo, com as suas multiplas aptidões e suas variadas tendencias, ponha em jogo todos os recursos da industria e explore todos os caminhos da prosperidade.

Esse dia, confessemol-o, ainda não chegou: e não são medidas restrictivas, leis arbitrarias, decretos despoticos, regulamentos absurdos, um systema de pêas e de intoleravel patrocinio; não são os elogios bombasticos do patriotismo lyrico, o desprezo da agricultura e o endeosamento da capacidade industrial dos brazileiros, que hão de approximar o paiz

desse ideal de actividade e progresso, que todos ambicionamos, mas não poderá nunca ser apressado por medidas legislativas artificiaes e impraticaveis.

III.

O inquerito ordenado em aviso de 24 de setembro ultimo, pelo ministerio da fazenda, revela que o governo imperial pensa no modo de servir-se melhor da autorisação conferida pela lei do orçamento de 9 do mesmo mez, art. 23 §§ 4, 5 e 6 *.

As circumstancias actuaes, como ja observámos, recommendam que a reforma da legislação sobre a cabotagem não seja perdida de vista. A primeira medida que perante essas circumstancias, o governo deveria adoptar, parece, pois, que é a seguinte:

« Nos casos de guerra interna ou externa, vexames e prejuizos causados á navegação e commercio nacional por cruzeiros e forças estrangeiras, pode-se fazer por cabotagem em navio estrangeiro o transporte de quaesquer generos e mercadorias, entre quaesquer portos do imperio, ainda mesmo os interiores, independente de licença especial, competindo ás alfandegas e mezas de rendas verificar a existencia das ditas circumstancias. »

Esta medida não seria mais que a confirmação de outras ja consignadas em lei, mas sem a clausula inutil e embaraçosa da licença especial que deve impetrar cada navio.

A lei do orçamento citada começa a vigorar em julho proximo vindouro, e, pois, deve o governo apressar os exames de que tornou dependente a sua deliberação. Nesta hypothese, eu ouso submetter ao seu elevado criterio as seguintes providencias, que todas se comprehendem nos limites da faculdade conferida por aquella lei.

1ª Os navios estrangeiros serão admittidos, em condições identicas ás dos nacionaes, a fazerem o serviço de transportes costeiros entre os portos do imperio em que houver alfandegas e mezas de rendas habilitadas para a arrecadação e fiscalisação de direitos e rendimentos pertencentes ás alfandegas, como lhes permitte o art. 509 do regulamento annexo ao decreto n. 2647 de 19 de setembro de 1860.

2ª Para reputar-se brazileira a embarcação que ostentar a bandeira nacional, bastam unicamente os seguintes requisitos: 1º, ser propriedade de brasileiro, embora não resida no imperio, e podendo ser co-proprietario qualquer estrangeiro; 2º, ser registrada como brazileira. Ficam expressamente revogadas as disposições anteriores sobre a exigencia da nacionalidade dos capitães e mestres, e sobre o numero de estrangeiros que podiam pertencer á tripolação. Este numero será illimitado, a arbitrio dos pro-

* O relatorio que o Sr. ministro na fazenda devêra ler na ultima sessão das camaras informa que das presidencias de varias provincias se haviam recebido os esclarescimentos pedidos, e que o governo aguardava, para deliberar, o parecer das demais.

prietarios ou armadores. O registro não dependerá de vistoria prévia sobre a navegabilidade da embarcação.

Este será o verdadeiro favor á nossa marinha, e bem ponderou o nobre Sr. marquez de Abrantes que a reforma das leis da navegação devia partir desse ponto culminante.

Em a nossa propria marinha de guerra nunca observou-se fielmente a regra da nacionalidade da marinhagem. Os ministros costumam permittir o engajamento de portuguezes na falta de marinheiros brazileiros, e, out'rora, logo depois da independencia e no Rio da Prata em 1827. todos sabem que alguns dos nossos vasos eram tripulados por marinheiros de diversas nações, em quanto que muitos dos proprios officiaes eram inglezes e francezes. O nobre ministro que dirigia os negocios da marinha em 1859, nas instrucções ao infeliz commandante da corveta *D. Isabel* que ia fazer viagem de instrucção a Europa, recommendou-lhe que engajasse nas ilhas portuguezas marinhagem, guardiães e mestres. Um paiz, na verdade, que tem de ser colonisado pela Europa inteira, não póde ter outra politica, nem completar os quadros do seu exercito e da sua marinha de outro modo. Essa medida, portanto, é um meio efficaz de recrutarem-se colonos americanos, inglezes, do norte da Europa, etc. Tal aconteceu nos Estados-Unidos com a liberdade, permittida á marinha mercante e até á de guerra, de prover-se de marinheiros estrangeiros illimitadamente. Podendo o nacional não empregar-se no serviço da navegação, vai elle abastecer de braços a agricultura, emquanto que os estrangeiros convergem e affluem para a marinha, porque incontram nella uma industria que lhes é adaptada e em que podem prosperar. Sem fallar nos Estados-Unidos, todos sabem que na Inglaterra, na Belgica, na Dinamarca, na Hollanda, na Noruega, na Prussia, na Suecia e nas cidades anseaticas, nenhuma restricção existe quanto á composição das equipagens, sendo que so algumas dessas nações exigem que o capitão seja do paiz.

Alem dessas medidas capitaes, outras se devem adoptar confirmando ou estendendo varias disposições em vigor. Numeraremos as seguintes:

1ª O transporte de colonos e o de mercadorias carregadas em navios conduzindo colonos, póde ser feito pelo navio estrangeiro entre quaesquer portos situados na costa ou sobre as agoas interiores do imperio, independente de licença especial.

2ª Ficam confirmados e prorogados por tempo indefinido os favores concedidos ás marinhas estrangeiras, quanto á navegação de cabotagem, pelos decretos de 28 de setembro de 1859 e 19 de setembro de 1860.

Ajuntaremos uma providencia meramente regulamentar, a saber:

— Nos manifestos dos navios da cabotagem fica dispensada a descripção minuciosa dos objectos e volumes constantes de cada despacho de carga, em ordem a abreviar-se a expedição dos mesmos manifestos.

Esta providencia aspira a um fim prático. Na realidade, os manifestos da cabotagem fazem-se com menos demora que os outros, mas fôra preciso dispensar a seu respeito os rigores do actual regimen das alfandegas. Poder-se-ia mesmo decretar a seguinte medida, que aliás talvez pareça uma porta aberta para o contrabando:

— Os vapores nacionaes ou pertencentes a companhias autorisadas, medindo mais de 300 toneladas e que se empregarem na navegação de cabotagem, poderão apresentar os seus manifestos de carga nos portos de entrada somente; para isso requerer-se-ha licença aos inspectores das alfandegas, que pódem concedel-a em attenção á confiança que inspirem os consignatarios, proprietarios e capitães dos mesmos navios, devendo revogal-a quando julguem-a prejudicial aos interesses da fazenda.—

As ideas que levamos indicadas, são aquellas que comprehendem-se na autorisação da ultima lei do orçamento. Por si sos ellas seriam de grande auxilio. Entretanto, para conseguir resultados efficazes, ha outras disposições, dependentes de lei, que o governo deve propor ás camaras. Taes são:

— A reducção dos direitos sobre a venda de embarcações;

— A das taxas de contribuições para as casas de caridade;

— E, sobre tudo, a extincção dos direitos de 1/2 °/₀ e 1 1/2 °/₀ pelo expediente de generos de manufactura nacional ou estrangeira, assim como o imposto que se cobra a titulo de expediente das capatazias.

Esses direitos não produzem sinão uma verba muito insignificante na receita do estado. No exercicio de 1860 a 1861, os 5 °/₀ da compra e venda de embarcações nacionaes produziu apenas 41:517$; os 15 °/₀ das embarcações estrangeiras que passam a nacionaes, produziram somente 36:482$; o expediente dos generos do paiz transportados por cabotagem rendeu apenas 88:390$; e so o dos generos estrangeiros póde subir a 349:190$. Esses direitos, principalmente os ultimos, devem ser supprimidos, não tanto porque oneram as despezas da navegação costeira, como porque a sua cobrança, em parcellas insignificantes, difficulta e demora o movimento das mercadorias e as transações. Parece que os de expediente foram creados por bem da estatistica do commercio de cabotagem; mas na falta delles essa estatistica poder-se-ia fazer completa nos portos exportadores, devendo para tal fim as repartições provinciaes auxiliarem as repartições geraes.

— A entrada de vapores estrangeiros no interior das bahias, rios, lagos e lagôas principaes e portos em que não existem alfandegas, designados pelo governo;

— A admissão das embarcações estrangeiras á pesca nas costas do imperio, nos casos e com as condições declaradas pelo governo;

— A isenção de matricula nas capitanias de portos;

— A das vistorias das barcas de vapor;

— A dos exames dos machinistas e pilotos;

— A da inscripção da gente do mar e das tripulações:

São outras tantas medidas que devem constituir com as anteriores uma reforma séria e efficaz das nossas leis de navegação. Entretanto, ainda não ter-se-ia feito grande cousa a bem da creação da verdadeira marinhagem nacional. Para isso fôra preciso ir adeante, e decretar o seguinte:

— Passados cinco annos, não poderá haver, na tripulação das embarcações da grande cabotagem e de longo curso, escravos em numero

excedente de um quinto dos homens da mesma tripulação, sob pena de se considerarem os demais libertos *ipso facto*. Dez annos depois, não poderá haver nenhum escravo nas mesmas embarcações; e, nos barcos empregados na pequena cabotagem, mais escravos do que uma terça parte do numero total dos homens das suas tripulações; finalmente, ao cabo de vinte annos, não poderá ninguem empregar escravos nesses mesmos barcos da pequena cabotagem ou da navegação interior: sob a mesma pena da liberdade dos escravos.

Todas as providencias indicadas parecerão imprudentes áquelles que, pretendendo enxergar nos actos da legação britannica nesta côrte um plano combinado de intervenções no Brazil, pregam hoje como systema politico salvador, o afastamento e a desconfiança dos estrangeiros. Por maior que seja o nosso amor á independencia, não adheriremos jámais a essa politica chineza; e acreditamos que não é resistindo a reformas uteis que nós conseguiremos crescer e prosperar tanto quanto é mister para resistir ás potencias da Europa.

Facilitar as communicações interiores do paiz;

Approximar os centros de população;

Ligar os pontos extremos do imperio;

Construir grandes linhas de estrada de ferro;

Promulgar a liberdade da cabotagem;

Fazer innumeros vapores sulcarem as nossas costas e os nossos rios navegaveis;

Em uma palavra, desinvolver os melhoramentos materiaes do paiz, eis o verdadeiro caminho para nossa grandeza, eis tambem, hoje como sempre, a verdadeira direcção dos espiritos, preoccupados aliás exclusivamente com os recursos illusorios que se pretende encontrar em uma marinha sem navios, em um exercito sem soldados, em fortalezas sem artilheria, em arsenaes sem occupação, miseria da nossa funestissima e sapientissima administração que tem querido supprir tudo isso com as phantasmagorias de generalissimos sem exercito, de almirantes sem marinha, de altos funccionarios e de apparatosos galões sem serviço e sem prestimo algum.

Tal é o modo complexo porque persistimos em encarar esta grande questão da liberdade da cabotagem.

Podemos estar em erro; mais nada nos tem desvanecido desta convição, a saber: que, si o Brazil precisa antes de tudo de communicações faceis, multiplicadas e baratas, precisa por isso mesmo de ter no commercio costeiro, isto é, na sua maior e mais geral linha de transportes, a actividade e a commodidade que so a concurrencia do capital estrangeiro será capaz de produzir.

TAVARES BASTOS.

(1863: janeiro, 27.—Do *Correio Mercantil.*)

APPENDICE VI.

(V. CARTAS XXI A XXX.)

Projectos sobre a navegação a vapor para os Estados-Unidos e a abertura do Amazonas: observações na sessão de 8 de julho de 1862, da camara dos deputados.

O SR. TAVARES BASTOS: —O Sr. ex-ministro dos negocios estrangeiros dice que as relações do Brazil com os Estados-Unidos continuam a ser boas, e que o governo forcejará, quanto estiver ao seu alcance, para fazer com que ellas prosperem. Estou convencido de que, mesmo sob o ponto de vista politico, as relações com os Estados-Unidos da America do Norte são aquellas que mais convem ao Brazil. Devemos cultival-as e desinvolvel-as, sobretudo porque, depois da presente luta, luta gloriosa, porque é a da liberdade contra a servidão, do progresso contra a barbaria, está reservado á grande republica de Washington um papel incalculavel nos destinos do mundo. Não preciso apontar as razões que prendem o commercio dos dous paizes, as affinidades entre os processos de sua agricultura, entre os seus meios de transporte, entre a constituição moral e material de suas populações. O artigo additivo, portanto, vem habilitar o governo a conceder uma subvenção até 200:000$ á companhia que fizer a navegação directa a vapor entre New-York e o Rio de Janeiro, tocando em S. Thomaz, no Pará e em outros portos. Reuno a esse artigo outro acerca de nosso navegação costeira a vapor, para o qual chamo a attenção da casa.

O outro additivo comprehende um assumpto mais vasto. Tem por fim permittir que seja sulcado pelos navios de todos os pontos do globo o immenso leito do gigante dos rios, hoje explorado somente pelo privilegio de uma companhia poderosa. Ao mesmo tempo, dispõe o artigo, com egual franqueza, acerca de outras de nossas grandes arterias fluviaes. E' um passo mais atrevido esse, mas eu não conheço uma medida que melhor possa caracterisar a illustração do governo do paiz. Senhores, abrir o Amazonas é marcar a data mais brilhante nos annaes do nosso progresso; abrir o Amazonas é soltar os diques a aspirações legitimas e repellir os incitamentos da anarchia provocados pela injustiça; abrir o Amazonas é dar a prova mais estrondosa da fecundidade de nossas ideas e da grandeza de nossas vistas; abrir o Amazonas é ligar o nosso pensamento no Rio da Prata ao nosso pensamento no norte do imperio (*apoiados*); abrir o Amazonas é chamar a civilisação ao Brazil pelo caminho dos Estados-Unidos, é frustrar as pretenções da França sobre o territorio da Guyanna, é um acto de justiça, uma medida de politica, um facto digno do seculo, é entregar ao trabalho, á industria, á intelligencia de todo o mundo a maior maravilha do mundo! (*Apoiados*).

Sr. presidente, o meu artigo additivo póde não preencher o fim que tenho em vistas, mas pedirei aos nossos illustres collegas, pedirei ao governo que offereçam emendas que tornem realizavel o meu pensamento. Acredito que o ministerio actual, patriotico como é, e alimentando sentimentos elevados, não oppor-se-ha a uma medida tão seriamente reclamada. Lembro-me de que, em seu relatorio de 1858, o nobre Sr. marquez de Olinda declarou que o governo tratava de estudar as bases sobre as quaes devia assentar-se a abertura do Amazonas ao commercio universal.

A illustração da camara dispensa largos desinvolvimentos sobre a magnitude deste assumpto. Agora desejo so pôr em relevo uma observação. Ha poucos annos os Estados-Unidos insistiam sobre a liberdade da navegação no grande rio, e de algum modo com certa acrimonia, como póde informar-nos particularmente o honrado membro por Pernambuco, que esteve acreditado junto ao governo de Washington. Ora, Sr. presidente, quando a luta, que approxima-se do seu exito, estiver terminada; quando essa phenix renascer de suas cinzas; quando do seio das discordias surgir mais forte e mais brilhante a União, o Amazonas não voltará de novo a occupar uma parte importante nas conferencias diplomaticas, nos gabinetes dos governos? E as pretenções manifestadas desde 1850 não se farão ouvir de novo? Cruzando os braços no presente, deveremos ainda uma vez recuar amanhã perante o estrangeiro? Não será melhor que, convencidos do nosso direito, generosa e francamente façamos hoje o que um dia forçosamente nos hão de vir arrancar?

Acredito que o patriotismo da camara acompanha-me nessas reflexões. Senhores, libertemos o Amazonas: é um acto da mais sábia politica; ella firmará em bases solidas nossas boas relações com as grandes potencias e a nossa reputação no mundo; ella tambem assegurará a paz interna que o regimen do privilegio não póde fundar. As ricas provincias do norte do imperio não hão de certamente consentir que se eternise uma politica barbara que faz de Pernambuco o feudo de uma familia..., essa politica mesquinha que assusta-se com o engrandecimento do Pará. (*Muito bem: muito bem!*)

Este discurso foi traduzido pelo *Journal of Commerce* de New-York, de 16 de setembro de 1862.

O *Hamburger Nachrichten*, de 20 de janeiro de 1863, applaudiu egualmente aos esforços empenhados pelo autor a bem da liberdade do Amazonas.

Em 16 de abril de 1863, a assemblea legislativa da provincia do Amazonas dignou-se dirigir ao autor uma felicitação pelo modo porque occupou-se daquella parte do imperio. Essa felicitação, não o esqueça o governo imperial, attesta claramente o grande interesse com que os povos do Amazonas attendem para as peripecias da sua questão vital, a liberdade da navegação. Com este appello ao governo, seja licito ao autor exprimir aqui o seu profundo reconhecimento para com os patrioticos membros da illustre assemblea, a quem elle deve tão subida honra.

Em um *meeting* da commissão do commercio (*Board of trade*) de Boston (Estados-Unidos), celebrado a 30 de julho deste anno, resolveu-se applaudir da maneira mais significativa ás ideas de uma politica liberal no assumpto de que se trata. Dar-se-ha no appendice seguinte o resumo das deliberações do *meeting* de Boston.

A estas manifestações sympathicas, ajuntem-se duas outras.

A primeira é a da propria companhia de Navegação do Amazonas, cujo presidente, em seu ultimo relatorio, pediu francamente a liberdade do transito pelo grande rio em favor de todos os pavilhões. (Relatorio de 27 de maio de 1863, pag. 20.)

A segunda é a confirmação do parecer ja emittido pelo governo. Em nota á pag. 276 e seguintes, transcreveu-se o discurso com que o Sr. conselheiro Sinimbu expoz o pensamento do ministerio sobre a questão do Amazonas. Resta accrescentar que o actual ministro das obras publicas, o Sr. conselheiro Bellegarde, de um modo franco, positivo e digno, não esquivou-se ao compromisso do seu antecessor, antes o confirmou plenamente. No relatorio, que devêra ler na ultima sessão das camaras, S. Ex. pede expressamente ao poder legislativo que o habilite com os recursos necessarios para effectuar-se a livre navegação do Amazonas. S. Ex. diz:— « *Uma das medidas que devem contribuir em grande escala para apressar o* « *desenvolvimento e preponderancia do commercio nacional,é,* NA CONVICÇÃO « DO GOVERNO, a abertura da navegação do Amazonas ao commercio *de* « *todas as nações.* O mesmo governo confia lhe concedereis os meios de « realisar tão importante resolução. »

Não temos expressões bastante significativas para render ao governo imperial e ao seu illustrado orgão a homenagem que merecem por tão nobre deliberação. Que ella produza cedo os seus resultados, é o nosso ardente desejo. Felizmente, segundo o curioso relatorio do Sr. major Coutinho, publicado no *Diario Official* de 16 de setembro ultimo e seguintes, parece que o Purús offerece não so uma extensa linha de excellente navegação, como ainda a melhor passagem para as regiões centraes da America do Sul, na Bolivia e em Matto-Grosso. E', porém, fóra de duvida que todas as questões sobre a mais breve communicação dessas regiões com o Oceano Atlantico serão resolvidas somente quando, aberto o Amazonas, forem os mysterios do seu prodigioso valle devassados pelos emigrantes do Norte da America e da Europa. (Outubro, 1863.)

Conflicto Peruano.

O artigo que segue foi escripto a proposito do conflicto entre a presidencia do Pará e os commandantes dos vapores peruanos *Morona e Pastaza.*

As ultimas occurencias não demoveram o autor do seu primeiro juizo sobre essa questão. Elle acredita que, si o acto da Companhia do Amazonas suspendendo o transporte em seus vapores de mercadorias do Perú

ou para o Perú é iniquo e illegal, o proceder da administração em todo esse negocio foi precipitado, inconveniente e contrario aos verdadeiros interesses do Brazil. Tal é o pensamento dos artigos publicados na *Actualidade* dos primeiros dias de janeiro e no *Diario do Rio* de março ultimos.

O convenio de 23 de abril de 1863, celebrado entre o Sr. ministro dos negocios estrangeiros e o Sr. Seoane, representante do Perú, foi na verdade dictado por convicções moderadas, e consagra o direito de navegação garantido pela convenção de 1858, permittindo aos navios peruanos, mercantes ou de guerra, o livre transito pelo Amazonas.

Eis o artigo inserto no *Correio Mercantil*:

A QUESTÃO DO AMAZONAS.

Nunca offereceu-se ao governo imperial uma occasião mais opportuna, nem mais digna, para franquear o Amazonas ás bandeiras das nações amigas. Nunca sobreveio um accidente em nossas relações internacionaes que pudesse tornar essa grande medida liberal um acto de verdadeira conveniencia politica. Comprehende-se que, tomado de sorpreza, resistisse outr'ora o governo ás solicitações da diplomacia ingleza e franceza, e que oppuzesse então uma esquivança fria ás notas impertinentes do ministro dos Estados-Unidos; comprehende-se o resentimento manifestado para com o proprio Perú, a Bolivia e a Nova-Granada, quando, em 1851 a 1853, publicavam seus presidentes decretos permittindo de sua plena autoridade a navegação fluvial até os portos dos respectivos paizes, graças ás suggestões pouco cortezes de diplomatas impacientes e de aventureiros romanescos; comprehende-se e ouve-se, com applausos de uma camara inteira em expectativa, o discurso em que o nobre Sr. ministro das obras publicas, em nome do actual gabinete, declarava a abertura do Amazonas dependente *apenas* de explorações interminaveis nos seus tributarios; comprehende-se, acredita-se, jurar-se-ia mesmo na bôa fé e alta prudencia, tantas vezes exposta a provas rudes e tantas vezes manifesta, do governo deste paiz, o mais cauteloso, o mais sabio, o mais feliz nas suas pendencias, d'entre todos os governos do mundo (veja-se um discurso recente do Sr. conselheiro Paranhos); comprehende-se, desculpa-se, esquece-se, e até justificar-se-ia a preguiça com que os nossos estadistas caminham para todas as questões momentosas e dão-se ao trabalho de reflectir, quando reflectem, sobre negocios superiores ás enormes difficuldades do expediente das suas repartições: mas não fôra possivel crer que, tendo até agora negligenciado provocar uma opportunidade para resolver dignamente o mais serio de nossos embaraços internacionaes, a questão do Amazonas,—o sabio, prudente e inimitavel governo imperial intenda tão pouco o seu proprio interesse que despreze a occasião excellente que a fortuna incumbiu-se de preparar-lhe.

Adiada, protelada, abandonada de caso pensado, ainda nas occasiões passageiras em que, á moda tradicional, se finge ou se promette estudal-a, a questão do Amazonas protrahia-se indefinidamente e transmittia-se

empoeirada e intacta, como tantas outras, de ministerio a ministerio, de anno em anno, por mais livre que se tenha manifestado a imprensa liberal, por mais pertinaz que se haja mantido a diplomacia européa, que, ainda am 1860 pelo orgão do Sr. ministro de Inglaterra, perguntava de balde ao nosso governo si ja tinham amuderecido as uvas verdes de 1853. Nada promettia, no meio de tão culposa indolencia, que o governo imperial abraçasse brevemente a politica generosa confiada de sua illustração e esperada de sua livre vontade. Ao contrario, e para contrastar com a louvavel abstinencia de querellas no Rio da Prata, uma companhia, incorporada por lei do estado e por ella largamente subvencionada, acabava de ostentar a arrogancia mais prejudicial ao conceito que a esse tempo merecessem as intenções conciliadoras e as vistas sagazes do governo imperial sobre o negocio secular do Amazonas. O acto impolitico da benemerita presidencia dessa companhia traz a sello antigo de um odio de raça, incomprehensivel nos dias em que vivemos. Esse interdicto absoluto não recorda bem a prohibição a Humboldt de penetrar no Pará, ou os estratagemas barbaros com que mutuamente se hostilisavam, se enfraqueciam e arruinavam Hespanha e Portugal? Ajunte-se a esta circumstancia outra recente: apezar de concedido formalmente no texto do ultimo regulamento das alfandegas, ainda se não quiz permittir no Pará o commercio de transito de mercadorias para o Perú, a pretexto de não sei que falta de instrucções. Não se esqueça a deploravel excitação do espirito publico no Pará, despertada contra o estado visinho, infiel, sem duvida, a obrigações contrahidas solemnemente. Reuna-se a lingoagem bellicosa de que uma folha, aliás muito conceituada, não duvidou servir-se, até aconselhando ao governo que impedisse a entrada no Amazonas dos navios peruanos, apezar dos tratados. Tudo isto era muito proprio para confirmar as seguranças que de sua politica liberal déra o governo ao parlamento?

.....Como quer que seja, esta nova lide deve terminar por uma satisfação da injuria, si houve injuria, ou por uma explicação conveniente, si o caso não for mais grave do que referem os jornaes. O meio de obtel-as? Eis a questão. Concederá o Perú que seja, como pretendem no Pará, reputado do nosso livre arbitrio permittir a seus navios, ainda mesmo aos armados pelo governo, entrar e navegar no Amazonas? Consentirá que adiemos indefinidamente a effectividade do commercio de importação por transito? Accederá a todas as exigencias dos nossos regulamentos e a todas as protelações das nossas alfandegas? Pagará o que deve á companhia sua credora? Punirá o ousado commandante do *Morona*? Acompanhar-nos-ha, como o fez depois de 1853, contra as pretenções de terceiros? Eis-ahi aquillo de que duvido muito. Como o Paraguay, como o Estado-Oriental, como qualquer das republicas de origem espanhola, o Perú, pela consciencia da propria inferioridade, não abandonará a occasião de fazer valer os melindres da soberania e a dignidade de estado independente. E faltarão officiosos que applaudam as tendencias faustosas do gabinete de Lima? Não está ali a diplomacia norte-americana a preparer um centro de adhesões e allianças contra a politica japoneza do Brazil?

Não aspiro á pretenção de propheta de desgraças. Forcejo por enxergar

no futuro com o direito de exame que pertence a todos. A meu ver, o primeiro movimento do governo do Perú ha de ser esse, e somente esse. Procurará depois allianças nas republicas vizinhas e apoio nos representantes de Inglaterra, França e Estados-Unidos, para repellir o que chamará *exigencias* do Brazil. E' mui provavel que esse apoio, que ha tanto tempo lhe offerecem espontaneamente, não seja agora recusado. E, por bem da franqueza, seja licito accrescentar que, posto fosse menos leal similhante proceder de parte de potencias amigas, não deixaria comtudo de parecer o mais acommodado aos grandes interesses do seu commercio e das suas industrias.

O grão de arêa de uma desintelligencia passageira poderá, pois, assumir proporçõ·s colossaes. Ahi teremos face á face a questão principal: Será ou não livre a navegação do Amazonas?... Atravéz de todos os desvios, acompanha-nos sempre a sombra implacavel do nosso prejuizo historico até quebrar-se de encontro a fronte de bronze desta questão prejudicial:—Será licito ao Brazil privar os ribeirinhos do Amazonas do seu verdadeiro caminho para o mundo civilisado, para a liberdade, para o desinvolvimento material, para o progresso moral? As povoações barbaras daquelles territorios centraes carecem do Amazonas franco, tanto como precisam de um respiradouro os operarios na escuridão das minas. E' o que está na consciencia geral.

Insistir na politica tradicional do direito exclusivo dos ribeirinhos, que aliás renegamos no Prata, é transpor descuidosamente a porta de um labyrintho. Si o fizermos, si pretendermos, mantendo o *statu quo*, pedir satisfações, o pleito póde não attingir uma solução digna para o Brazil. Não o esqueçam jamais: a republica vizinha tem patronos interessados, e nisto reside a difficuldade. Ao contrario, porém, quanto mais honroso, e digno de repercussão universal, não fôra o proceder do governo brazileiro, si, pedindo as satisfações ou explicações a que tiver direito, começasse justamente por frustrar o plano do adversario concedendo sem demora, e antes de qualquer solicitação desrespeitosa, aquillo que forcejam por surprender-lhe violentamente?

O incidente desagradavel que tem consternado o Pará poderia, portanto, ser um facto providencial, si o governo brazileiro ousasse assumir o papel do adversario generoso e habil, e sentisse coragem para abrir mão de prejuizos que so podiam ornar os escudos do campo de Ourique.

Certo, como o reclama nobremente a illustrada redacção do *Diario do Rio*, cumpre ao governo zelar a dignidade nacional. Mas a verdadeira prudencia aconselha ao governo as bravatas de apparato militar, perfeitamente inutil para o caso? Reunindo cinco ou seis pequenos vapores de guerra nas agoas do Amazonas, concebeu o governo a temeraria idea de impedir a entrada dos dous outros navios peruanos, ou acreditou que deva bombardear Nauta e as povoações do districto de Loreto com a mesma efficacia e vantagem de um bloqueio em Montevideo ou Buenos-Ayres? Todo esse apparato bellicoso so desperta o pezar das recordações de nossos amorosos rompimentos com o Paraguay, de nossas gloriosas expedições, e do derramamento do dinheiro do povo (perdoe-nos o Sr. Paranhos) nas agoas do Rio da Prata.

Devem os governos ser promptos e energicos em casos graves: e a fraqueza e a impalpavel dubiedade do governo imperial, no interior e no exterior, não são cousas ignoradas. Entretanto, a verdadeira força não exclue a previdencia, e não ha politica que possa triumphar voltando o rosto ao futuro. Caminhar para deante ás cégas póde ser heroismo, mas não é systema de governo. Em politica, obstinar-se é arruinar-se.

Deus preserve a monarchia constitucional de arruinar-se no Brazil! mas os repetidos revezes do nosso governo em quasi todas as questões internacionaes, seja a do trafico, seja a dos limites com a França, seja a velha luta no Rio da Prata, seja um dia a questão do Amazonas, não podem deixar tranquillos aquelles que exercem livremente o direito de fallar, porque teem o dever de meditar no porvir, quaesquer que sejam as susceptibilidades offendidas e os orgulhos molestados do tempo presente.

Para que hei de evitar dize-lo? Não alimento a esperança de que, rompendo a camada espessa dos prejuizos historicos, o governo imperial ouse apoiar-se na estrondosa medida da abertura do Amazonas, que valer-lhe-ia uma extraordinaria força moral, contra as pequeninas intrigas, as pretenções impertinentes e as desintelligencias desagradaveis que terá de combater no Amazonas com assiduidade maior do que no Rio da Prata. O prejuizo em um governo é como o habito para um homem. Forma uma segunda natureza.

E quando poderemos felicitar-nos de ver, com a responsabilidade inteira da livre direcção dos negocios publicos, os homens de fé robusta, aquelles que, como sabiamente nos adverte o illustre redactor politico do *Correio Mercantil*, sabem que « a nossa missão na America é uma missão de paz e não de guerra;—que, mais forte, mais rico, mais industrioso, o imperio do Brazil deve ser o amigo e protector das outras nacionalidades sul-americanas e não hostilisal-as jamais, sinão em caso extremo, quando absolutamente não possa chamal-as á razão ou compor-se com ellas amigavelmente »?

Eis ahi o programma de uma politica americana para um governo americano! Teimar em torcer as nossas tendencias naturaes, fazer inimigos quando é preciso rodear-nos de alliados, offender quando se devêra ajudar, irritar quando convem apaziguar, combater quando a dignidade não impede de transigir, póde ser a politica de um potentado como Napoleão III, mas sería pretenciosa loucura da parte de um paiz despovoado e pobre, necessitado de paz e educado pelas vicissitudes da sua propria historia.

(1862: novembro, 14.—Do *Correio Mercantil.*)

O convenio de 23 de abril terminou o conflicto; mas não extinguiu a irritação. Sem motivo algum, estorvou-se a entrada dos vapores de guerra do paiz amigo e vizinho; um delles, o *Morona*, que emprehendêra a viagem prohibida pela presidencia do Pará, recebeu fogo da fortaleza de Obidos, foi perseguido por navios brazileiros, encalhou perto de Manáos, e dahi foi rebocado para o Pará por uma esquadrilha brazileira! Infelizmente, dos factos conhecidos e da exposição feita nas folhas (veja-se a

serie de artigos no *Diario do Rio* de março) resulta que o conflicto foi provocado e alimentado pela Companhia do Amazonas, cujos agentes conceberam a idea grosseiramente egoista de suffocarem ao nascer a tentativa peruana de competencia nas agoas do Amazonas. Denunciando os abusos da mesma companhia, o autor exprimia-se do seguinte modo, no penultimo daquelles artigos:

« Ousaremos lembrar ao governo que nomêe um fiscal seu junto a companhia do Amazonas. Uma fiscalisação (ja que disto não cuidam os presidentes do Pará) é muito necessaria. Por exemplo:—mercadorias na importancia total de 350$ pagaram de frete, nos vapores da Companhia, entre Belém e Manáos 95$. E' com receio de perder esses lucros fabulosos, lucros que produzem grossos dividendos, magnificos ordenados, abundantes gratificações, lauta mesa e grande apparato, que hoje se pretende matar a navegação peruana.

« Os manejos do monopolio não hão de triumphar. Descançamos no bom senso publico e nas novas tendencias do governo. A companhia do Amazonas terá, em breve, alem dos peruanos, competidores de todo o mundo. O honrado Sr. conselheiro Sinimbú affirmou ao parlamento que não está longe o dia dessa grande reforma economica, vital para os interesses e prosperidade do extremo norte do imperio.

«.... Não ignoramos que percebe a Companhia do Amazonas uma grande subvenção, mas não gosa hoje, por lei, do privilegio exclusivo da navegação: fallando do monopolio, alludimos ao facto, á actualidade. Lamentamos a exageração desse subsidio; mas somos o primeiro a respeitar a fé dos contractos, e, ainda que desejassemos ver innovados os dessa e de outras companhias, não intendemos, comtudo, que isto se deva jamais fazer sem a livre vontade dellas ou legitimas indemnisações. Emfim, assignalando os recentes excessos da companhia do Amazonas, fóra injustiça acreditar que desconhecemos os seus serviços e as grandes vantagens que offerece ao publico. Esses serviços é que poderiam ser mais baratos e mais completos. O subsidio, porém, tem o grave inconveniente de, não só difficultar a competencia para as emprezas não subvencionadas, como de fomentar a rotina e a preguiça nas que o são tão largamente como a Companhia do Amazonas.

« Para termos no Amazonas, e em toda a costa, verdadeira navegação a vapor activa e barata, será preciso com effeito (o que parecerá absurdo), supprimir todas as subvenções, ou pelos menos, abaixa-las muito. E' este certamente um dos nossos mais graves problemas administrativos. So na concurrencia illimitada, e em eguaes condições, podemos acreditar. Os subsidios, mais ou menos avultados, desequilibram as emprezas, completam a impotencia e ajudam a incuria das subvencionadas, repellem ou esmagam as tentativas meramente particulares. E' preciso, na verdade, mudar de systema a este respeito: subvencionemos, por excepção, e so ás grandes emprezas que nos ligarem á Europa e á America do Norte; offereçamos a estas as vantagens que lhes permittam dobrar ou multiplicar o numero de suas viagens redondas e abaixar a tarifa de seus fretes; entreguemos o commercio costeiro e o dos grandes rios ás bandeiras

das nações amigos ; e, sem os 2.500 contos consumidos hoje sem vantagem correspondente em largas subvenções a emprezas rachiticas ou avarentas, a verdadeiros monopolios, sédes da preguiça, da iguorancia e da indifferença, possuiremos facilmente uma navegação interna activa e próspera, e relações immediatas e assiduas com os nossos freguezes dos dous continentes, com esses grandes nucleos de emigrantes para o Brazil, com essas minas de ideas, esses vastos laboratorios da civilisação, a cujo contacto vai-se levantando e florescendo o nosso misero paiz.

Em todo o caso, não esqueçamos os lamentaveis acontecimentos do Pará. Firmemos as vistas sobre aquelle lado do imperio. Uma numerosa população, dotada de recursos inconcebiveis, enriquecida pelas maravilhas de uma natureza esplendida, desvive-se na miseria. O paraizo terrestre jaz nas mãos de barbaros. No dia em que o condão fatidico da liberdade tocar aquelle chão, e traçar mysticos signaes sobre as agoas daquelle mar interior,—uma revolução immensa operar-se-ha em nosso continente. Muito cedo, talvez, o dorso dos Andes deixará de ser fatigado pelas infelizes caravanas que o atravessam a custo. As cabeceiras do Amazonas receberão os emigrantes das visinhanças do Pacifico. O que era um deserto, será um mundo. O que hoje é o receio dos estadistas, a liberdade da navegação, será a ventura dos nossos vindouros. E, quando medita-se nos successos e na evolução dos tempos, e quando serve-se a essa causa sagrada do progresso e do bem-estar dos povos,—póde-se bem descançar socegado e affrontar os despeitos dos poderosos de hoje, que não serão talvez os poderosos da historia.»

Em nome da Companhia do Amazonas protestou-se contra a accusação de obstar á concurrencia peruana, dizendo-se que a desejava inteira e de todos. O autor apreciou esse protesto nos termos seguintes :

« Affirmar que ella (a Companhia) deseja ardentemente os regulamentos para a policia fluvial; que faz votos pelo estabelecimento definitivo do commercio de transito ; que ambiciona ver os navios peruanos e os de todos os povos romperem os mysterios do valle do Amazonas, augmentarem ali as commodidades da vida, fomentarem o espirito de lucro, animarem o trabalho, desinvolverem as riquezas e permittirem aproveital-as: é sem duvida render francamente homenagem á verdade, comprehender bem os proprios interesses da grande companhia, a quem principalmente importa o augmento da prosperidade das nossas provincias do equador, é, emfim, mostrar ao governo que da livre navegação do rio-mar estão empenhados até os lucros futuros e o engrandecimento de uma empreza nacional.

« Não duvidamos, na verdade, que o illustre presidente da companhia entenda, como nós, que os proventos do monopolio actual não serão maiores que os lucros mais honrosos que ella perceberá com a livre navegação e no regimen da concurrencia universal; porquanto crescerá com estas a massa dos transportes em proveito sobretudo da empreza estabelecida. A Companhia do Amazonas existe ha annos, funccionando,

firme, prospera, com um material consideravel, com vantagens crescentes, com dividendos brilhantes, senhora do mercado, alliada a muitos interesses, terrivel, emfim, para a competencia de qualquer empreza não subvencionada, principalmente estrangeira. Todas as probabilidades de triumpho são em favor da Companhia do Amazonas. Ao seu nobre presidente, homem de vistas largas, não deve, pois, espantar a concurrencia.

« Esta, porém, demandará mais actividade e menos excesso nas tarifas, mais trabalho e diligencia nos empregados e menos apparato, mais pessoal habilitado e menos empregos inuteis. Demais, póde ser que, dada a possibilidade de concurrencia com outras emprezas nacionaes ou estrangeiras, não haja ministro que, daqui a dez annos, renove sobre as mesmas bases o contrato vigente. * Eis ahi os motivos porque, sem pôr em duvida a sinceridade dos votos respeitaveis da presidencia da Companhia pela abertura do Amazonas, não é difficil comprehender o medo com que isto encaram agentes pouco zelosos, que preferem dormir o somno socegado do monopolio aos incommodos e á luta de pé, a toda á hora, com a vigilancia sem repouso da concurrencia.

« Quando não houvessemos conseguido mais do que a manifestação desse intelligente protesto pela liberdade do Amazonas, protesto que é a consciencia da solidariedade que prende todos os legitimos interesses no mundo, devèramos descançar satisfeitos.»

APPENDICE VII.

(V. CARTAS XXIX E XXX.)

Paquetes entre o Rio de Janeiro e New-York.

Carta ao Sr. G. N. Davis no Rio de Janeiro.

Valença, 15 de março de 1863.

Meu caro Sr. Davis. — A sua carta de 9 do corrente causou-me a mais

---

* E' licito duvidar da renovação desse contracto desde que attender-se ao facto de ter podido a empreza elevar constantemente o seu capital, ao que parece, sem contribuição alguma dos accionistas ou nova emissão de acções. Apezar dos seus notorios esbanjamentos, os lucros da empreza teem sido taes que, sendo o seu capital primitivo de 1.300:000$, em 1853, teve agora autorisação para eleval-o a 4.000:000$, apenas dez annos depois de inaugurado o serviço. Esse elevação, diz o decreto de 11 de setembro ultimo, far-se-ha computando-se no mesmo capital *todas as sobras de receita accumuladas*. (Outubro: 1863.)

viva satisfação. Além das attenções com que me honra, experimento grande prazer sabendo dos esforços que o senhor tem empenhado pela nossa *magna questio* da navegação directa a vapor para os Estados-Unidos, e que S. Ex. o Sr. general Webb dignou-se dispensar alguns momentos de sua preciosa attenção com este importantissimo assumpto.

Permitta-me que, antes de tudo, eu responda ás questões que o senhor teve a grande bondade de fazer-me.

Primeira: Quaes foram as propostas rejeitadas na ultima sessão da assembléa geral? A unica proposta neste sentido foi por mim offerecida na sessão de 8 de julho da camara dos Srs. deputados, lida e impressa no dia immediato, e rejeitada por 47 votos na sessão de 14 de agosto, contra 42 que a sustentaram. * Essa proposta continha uma medida complexa: eu julgava necessario que, em vez de gastarmos muito dinheiro com uma so companhia mal dirigida que faz o serviço a vapor de toda a costa, desde o Pará até Montevideo subvencionassemos alguma das emprezas estrangeiras que, tocando com seus vapores nos portos principaes, fizesse tambem a navegação a vapor de pequena cabotagem. Essa idea, porém, não era, nem é, geralmente aceita, apezar do mau conceito de que goza a nossa *Companhia Brazileira de Paquetes* (do Pará a Montevidéo). Eu, portanto, para não involver a idea da navegação entre o Rio de Janeiro e New-York na mesma inevitavel derrota, requeri á camara que se votasse somente sobre o artigo relativo a essa navegação, e isto se fez, com o resultado que ja indiquei. Rogo ao Sr. Davis que haja de attender para a pequena maioria de cinco votos, que rejeitou a minha proposta. Ainda mais, convem pesar a seguinte circumstancia: ella foi votada em um dia em que existiam sobre a mesa da camara propostas em numero tal que a decisão de todas consumiu tres longas horas. Finalmente, cumpre lembrar que, além do illustrado Sr. Tito Franco (ex-deputado pelo Pará), na sessão de 1860 **, ninguem mais antes de mim se tinha occupado deste assumpto em nosso parlamento; e que o governo imperial nem foi ouvido sobre a minha proposta, nem teve occasião de pronunciar-se a respeito della.....

A' segunda questão (qual seja a maior quantia com que eu julgo que o governo brazileiro possa subvencionar a linha directa para os Estados-Unidos?) respondo que o nosso governo deve concorrer com a quantia necessaria, seja qual for, visto como trata-se de uma questão vital para a agricultura do paiz, a mais interessada em abrir melhores relações com a America do Norte. Eu propuz, como vê da copia inclusa, um subsidio annual até 200:000$. Si o congresso dos Estados-Unidos fornecer outro tanto, creio que será infallivel a incorporação da companhia, da qual penso que se devem reservar algumas acções para as praças do Rio e Pará.

O governo inglez pagou apenas uma subvenção addicional de £ 30.000 a

---

* Vide a pag. 355.

** Vide o muito notavel discurso proferido por S. Ex. em 20 de agosto de 1860, que, abundante em esclarescimentos, produziu viva impressão.

West-India Royal Mail Packet Company, quando foi inaugurada a linha de Southampton a Buenos-Ayres por Portugal e Brazil.

A *Pacific Steam Navigation Company*, entre o Panamá e Valparaiso, recebe apenas do thesouro inglez £ 25.000. Agora mesmo acabo de ler no *Journal des Economistes* de janeiro proximo passado, que a *Pacific Mail Steam-ship Company*, no começo de sua organisação em 1848, obteve do congresso dos Estados-Unidos um subsidio apenas de 199.000 dols, para a linha do Panamá a S. Francisco, que somente depois tornou-se muito importante.

Um subsidio de 200:000$ não parecerá muito pesado ao nosso governo, que annualmente paga hoje cêrca de 2.500:000$ * a treze differentes companhias brazileiras, além das pequenas subvenções concedidas a algumas dessas e a outras pelas assembleas provinciaes. Aquelles 2.500:000$ estão repartidos do seguinte modo: 1.008:000$ á companhia Brazileira de Paquetes; 720:000$ á do Amazonas; 200:000$ á do Paraguay (entre Montevideo e Cuyabá, em Matto-Grosso); e o resto pelas outras companhias menores.

A conveniencia de prestar o nosso governo um subsidio satisfactorio á companhia que ligar o Rio de Janeiro, Pernambuco e Pará aos mercados dos Estados-Unidos é partilhada geralmente, e eu conheço alguns dos nossos homens altamente collocados que são desse parecer. Desgraçadamente, para fallar-lhe com franqueza, Sr. Davis, alguns pretendidos estadistas quizeram plantar no mundo official e nas regiões elevadas uma opinião avêssa ás relações com os Estados-Unidos. Esses aduladores, para se mostrarem mais monarchistas que o proprio monarcha, insinuavam que os americanos do norte anarchisariam o Brazil, si com elles abrissemos intimas relações, ou que acabariam por annexar as provincias septentrionaes, si o pudessem. Felizmente, porém, esses espiritos das trevas, e que, so fazendo mais densas as nossas trevas, podem dominar-nos como até agora, —foram desmentidos pelo bom-senso do povo de ambas as nações. Com effeito, hoje os americanos do Norte incontram-se por toda a parte no Brazil, e principalmente no Pará, onde alimentam o commercio; no Rio de Janeiro, onde vulgarisam os processos e as machinas da sua agricultura tão analoga á nossa; no Rio de Janeiro, onde o nosso grande administrador, o Sr. conselheiro C. Ottoni, confia-lhes trabalhos gigantescos; onde, sustentados por aquella incançavel perseverança e extraordinaria energia, elles levantam, na segunda secção da estrada de ferro, os enormes aterros, rasgam os cabeços da Serra do Mar, perfuram os tunneis, e fazem a esta hora as locomotivas fabricadas na sua patria tomarem posse dos pincaros das nossas Thermopylas.

---

* A ultima lei do orçamento (para o exercicio de 1863—64, lei de 8 de dezembro de 1862), no art. 8º § 17 votou 2.433:000$ para subvenção ás companhias de navegação a vapor; mas o governo acaba de decretar um augmento na subvenção da companhia Pernambucana, e de dar 48:000$ á uma nova empreza para a navegação do Rio até Caravellas.

Desculpe a emphase com que me exprimo. Este é um assumpto a que meu espirito volta incessantemente. Eu quizera poder influir nos destinos do meu paiz para assignalar a éra de transformação moral e economica, em que a minha patria precisa de entrar, com essa navegação directa entre os dous paizes. O Brazil carece de *sangue-novo* (consinta-me a phrase); carece de espirito *yankee*, desse arrojo, dessa actividade, dessa energia, desse masculo espirito de invenção e progresso; carece de fundir os seus prejuizos portuguezes e clericaes em ideas generosas de liberdade illimitada, como se estão fundindo agora peças raiadas das velhas columbrinas imprestaveis.

Não é o effeito material so que se deve apreciar; é mais que tudo o resultado moral que eu vejo descender das relações immediatas entre a minha e a sua patria. Si o Brazil tivesse sido sempre governado pelos Andradas, pelos Evaristos, pelos homens da nossa gloriosa revolução de 7 de abril de 1831, pelos fautores do acto addicional (a carta da liberdade das provincias) inspirado pela magnifica organisação da união, —ha muito que essas relações, ambicionadas hoje por todos os homens patrioticos, estariam firmadas. Um conservador *outré*, José Clemente, não duvidou em 1826 dizer, em um parecer de commissão, que não se devêra prohibir navegarem o *Amazonas* os vapores de uma companhia que com este fim se estabelecêra em New-York. Isto mostra como antigamente se olhava daqui para os Estados-Unidos; e um dos nossos mais experimentados politicos, o Sr. T. Ottoni, testemunha presencial da revolução de 1831, póde dizer qual era o enthusiasmo com que se proferiam então os nomes legendarios dos Franklin, dos Jefferson, dos Washington.

Ia-me esquecendo lembrar o mais efficaz dos argumentos, o dos interesses commerciaes. Ja tive occasião de referir-me a isto nas ultimas paginas de um trabalho publicado em abril do anno proximo findo. O commercio entre os dous paizes cresce a olhos vistos. Do exercicio de 1859—60 as estatisticas officiaes fornecem os seguintes dados:

Importação:

dos Estados-Unidos no Brazil: 12.889:591$.

Exportação:

do Brazil para os Estados-Unidos: 31.857:880$.

Quem é, pois, mais directamente interessado nas relações de que fallo? Sem duvida que o Brasil, e, para dizer tudo, os productores e commerciantes de café no Rio, S. Paulo e Minas, os fabricantes e vendedores de gomma-elastica no Pará.

Si a somma total das transacções com os dous paizes excedia, naquelle periodo normal, de 44.000:000$, não é evidente a vantagem da linha de navegação directa entre o Rio e New-York?

Demais, não é dado prever até onde chegará em breve a importação dos

Estados-Unidos no Brazil, quando existir a grande commodidade de uma linha de vapores. Hoje, ninguém ignora que os americanos do norte vão-se assenhoreando dos nossos mercados, onde acerca de certos artigos ja podem competir com os fabricantes inglezes. Elles ja são os principaes fornecedores da farinha de trigo. Em annos de carestia no Brazil elles nos tem vendido cereaes. Os artigos de madeiras e muitos objectos de confortavel domestico, nós os compramos de preferencia aos americanos. Aqui, nestas montanhas, eu tenho visto muitas vezes peças da mobilia ja conhecida pelo nome de americana. A companhia da estrada de ferro de D. Pedro II forma tal conceito das fabricas e dos preços norte-americanos, que prefere mandar vir dos Estados-Unidos as suas locomotivas. Os inglezes, senhores quasi exclusivos do nosso commercio de lã e algodões, enviam para o Brazil fazendas da peior qualidade, sustentam preços infimos, e não tem sido possivel competir com elles: que os fabricantes norte-americanos tomem informações deste grande mercado, que elles possam estudar de perto o gosto e a necessidade dos nossos 9.000.000 de habitantes, e eu não duvido acreditar que muito breve poderão concorrer tambem com os inglezes na importação de tecidos. Quem lucrará com este desinvolvimento da concurrencia? O consumidor brazileiro, certamente.

Outra consideração: de que carece o Brazil? de homens emprehendedores, de engenheiros civis, de industriosos intelligentes, habituados ás invenções e elles proprios inventores. Esses homens preciosos superabundam nos Estados-Unidos. A sua populução de 30.000.000 de habitantes ja sente-se pesar na parte do seu territorio que foi a Nova-Inglaterra. O oeste é, na verdade, ainda um paiz dos sonhos; mas, em ultimo resultado, é mais facil fazer fortuna no estrangeiro, e o Brazil poder-se-ha offerecer aos emigrantes norte-americanos com toda a magnificencia das suas esperanças. Permitta-se que vapores americanos naveguem o Amazonas, deixe-se o commercio costeiro livre á bandeira estrellada e ás das nações amigas, dê-se impulso ás estradas de ferro e á navegação dos nossos grandes rios, e, com a linha de paquetes para os Estados-Unidos, a emigração da America do Norte para a do Sul será cada dia maior e mais vantajosa ao desinvolvimento industrial do Brazil.

Assim, meu caro senhor, o serviço que quer prestar é de um alcance enorme para os nossos respectivos paizes. Eu confio muito do esclarecimento da opinião; pela minha parte, não cessarei de discutir a nossa idea, e seria muito util que egual movimento se fizesse nos Estados-Unidos.

Li no *Journal of Commerce* de New-York, de 16 de setembro, uma excellente carta do nosso bom e respeitavel amigo o Rev. Sr. Fletcher a tal respeito. O que elle diz ahi, sem duvida reproduzirá no novo livro sobre o Brazil, com a elegancia e a solicitude que não são as menos notaveis qualidades desse amigo dos brazileiros: e Deus queira que os seus escriptos continuem a ser lidos no seu paiz com o mesmo interesse.

Si insistirmos nessa questão, ella triumphará brevemente. A occasião é muito opportuna. A recente arbitrariedade do governo inglez excitou o paiz inteiro, gerou grande desconfiança dos europeus, e, por isso mesmo, abriu os espiritos mais emperrados á idea de uma alliança intima com os

Estados-Unidos e com as republicas que nos cercam. Falla-se ja em politica americana, como em uma cousa possivel, ainda que muitos não cuidem de precisar o sentido dessas palavras.

O momento, emfim, é propicio. O illustre cavalheiro a quem cabe hoje a honra de representar no Rio o governo dos Estados-Unidos não encontrará, quero crel-o, de parte do gabinete imperial serios embaraços aos seus benemeritos designios. Teem assento nesse gabinete dous brazileiros amigos sinceros do progresso, e pouco receiosos da aguia *yankee*: o veneravel Sr. marquez de Olinda e o Sr. conselheiro Sinimbú, duas pessoas que eu acredito ajudarão o nobre Sr. marquez de Abrantes, si este adherir ás intenções do Sr. general Webb.

Repito que a occasião me parece muito opportuna. Si eu pudesse invocar o nome do..., diria que elle é justamente quem comprehende melhor a grande vantagem de dar-se ao Brazil uma base segura na confiança e amisade intima com as potencias americanas; e o plenipotenciario que, dizem, se vai agora enviar ao illustre presidente Mitre não é talvez a menos assignalada prova disso.

Sinto, Sr. Davis, que não lhe possa ser tão util quanto desejava. O que vai escripto é uma demonstração do apreço que merecem-me as suas recommendações e da vontade que tenho de ser-lhe agradavel.

Continuando sempre ao seu dispôr, e confessando-lhe o meu reconhecimento pela honra que me faz e ainda mais pelo serviço prestado ao meu paiz, tenho o prazer de assignar-me, com o mais profundo respeito e a maior estima,—etc., etc.

TAVARES BASTOS.

(Do *Correio Mercantil* de 12 de abril de 1863.)

Meeting em Boston.

Nos ultimos dias de julho de 1863 reuniu-se a commissão do commercio (*Board of trade*) da praça de Boston, em sessão extraordinaria, para ouvir o Revd. J. C. Fletcher sobre o commercio e a politica commercial do Brazil. O Sr. Fletcher, tão conhecido neste imperio, prestou ao seu e ao nosso paiz um serviço relevante demonstrando publicamente a necessidade de communicações a vapor directas entre as duas Americas.

O interessante discurso no *meeting* de Boston foi reproduzido por varios jornaes norte-americanos. Do *New-York Times* de 14 de agosto extrahimos o seguinte resumo:

« O SR. FLETCHER observou que apparecia alli, não porque tivesse quaesquer interesses privados ou pessoaes a servir, mas porque. depois de alguns dos mais importantes e liberaes projectos propostos no parlamento brazileiro, desejava que uma expressão de cordial sympathia nascesse desta associação para animar aquelles que se esforçam por ligar os Estados-

Unidos ao Brazil pelas linhas de paquetes a vapor e por laços mais estreitos de amizade. Allegando os vastos recursos do Brazil, passou a fazer valiosas considerações sobre o commercio dos Estados-Unidos com o imperio; e dice:

« Em 1857, nós exportámos para o Brazil $ 5.500.000, e elle vendeu-nos $ 21.500.000. Em 1860, nós vendemos ao Brazil a somma de $ 6.000.000, e elle vendeu-nos $ 22.000.000 do seu café, borracha, drogas, etc. No periodo de 4 annos enviámos ao Brazil productos, na maior parte farinha de trigo, no valor de $ 21.000.000, e elle remetteu-nos, como a freguezes seus, $ 78.000.000! Durante os mesmos annos, a exportação da Inglaterra para o referido paiz excedia de $ 10.000.000 sobre a importação. A França, a Allemanha, e até a Hespanha e Portugal ganharam avultadas sommas na balança do commercio com o Brazil. Donde nascia a extraordinaria differença do nosso? Em 1826 vendiamos ao Brazil tanto quanto lhe compravamos, e nosso commercio reciproco tendia a crescer. Depois de 1850, a nossa exportação para o Brazil não póde augmentar mais de um milhão, entretanto que o commercio da Inglaterra cresceu acima de todas as previsões. Mas é verdade que entre 1840 e 1850 o commercio da Grã-Bretanha não augmentou um dollar. A razão é que durante aquelle periodo tinhamos navios á vela (os clippers), que tornavam o Brazil mais proximo de nós do que da Inglaterra. Nossos veleiros navios traziam e levavam rapidamente as encommendas, as ordens e toda a correspondencia. Boston e Salem entretinham então um negocio muito activo com o Amazonas, aonde hoje não mandam um so navio. Porém, em 1850, a Inglaterra subvencionou uma linha de paquetes a vapor até o Rio de Janeiro; e em *cinco annos* o seu commercio com o Brazil augmentou *duzentos e vinte e cinco* por cento; e quasi o mesmo succedeu com a França e Portugal, emquanto desfallecia o commercio norte-americano. O Sr. Foster, consul brazileiro em Boston, informou ao orador que essa praça no começo do anno corrente não fazia uma quarta parte do negocio que d'antes havia com o imperio, sendo de notar que so agora as exportações do oleo-kerosene teem galvanisado um pouco o commercio.

«A proposito do kerosene, o Sr. Fletcher fez algumas importantes observações acerca do Amazonas e de suas grandes riquezas. Dice que vira o kerosene illuminando as casas de Manáos e Tabatinga, mil e duas mil milhas acima da foz do poderoso rio. Fallou da immensidade de agoas desse valle, dos paquetes a vapor que hoje o percorrem desde o oceano até aos limites com o Perú, da fertilidade de um sólo que póde produzir o assucar, o café, o algodão, o arroz, etc., etc., em abundancia.

« Esta vasta região, continuou o orador, estivera fechada por força dos velhos prejuizos portuguezes, tão restrictivos para o commercio, como adversos á toda a politica liberal. Mas uma nova éra raiou no horizonte do Brazil; homens novos acham-se no posto da acção. Os homens velhos, aquelles que conservaram muitos dos sentimentos do tempo colonial, estão ficando á margem do caminho trilhado pela geração nova. O imperador D. Pedro II, que a *Saturday Review* de Londres proclamou como o mais illustrado monarcha do mundo, nasceu depois que o Brazil conquistou a

sua independencia. Muitos estadistas de influencia, nascidos depois de 1822, e educados nas escolas de direito de Pernambuco e S. Paulo, são homens de ideas liberaes e professam os principios mais convenientes para o progresso do seu paiz. Um destes propoz uma alliança mais estreita com os Estados-Unidos. Outros o sustentaram, e a sua proposta para subvencionar-se uma linha de paquetes a vapor, e para abrir-se o Amazonas ás bandeiras de todas as nações, deixou de passar na respectiva camara por seis votos somente *.... O Dr. Rainey, que com tão bom exito conseguiu introduzir na bahia do Rio de Janeiro as barcas Ferry, havia-se outr'ora empenhado para que o nosso congresso animasse a creação de uma linha de paquetes para o Brazil; mas isto por certas circumstancias não pôde ir adeante. Agora, porém, succede que cavalheiros brazileiros, com uma politica muito previdente, estão determinados a obrar por si mesmos e por nós. O honrado Tavares Bastos tem instado pela abertura do Amazonas e pelo estabelecimento de uma companhia de paquetes norte-americana, subvencionada pelo governo brazileiro. (Esta proposta, como declarou ao meeting o honrado Ed. S. Tobey, é a mais generosa jamais feita na historia das nações.) O barão de Mauá, o grande financeiro e promotor das estradas de ferro no Brazil, e presidente da companhia de navegação do Amazonas, homem de ideas liberaes e de espirito elevado, dicera que, para a região do Amazonas e o Brazil em geral, a ligação dos Estados-Unidos e do Brazil por uma linha de paquetes a vapor é uma das mais importantes questões do Sul da America. O Sr. Sinimbú, ministro das obras publicas, cavalheiro de grande experiencia e intelligencia, fallou em nome do governo na ultima sessão das camaras, e pela vez primeira foi concedido, por um funccionario de tão elevada jerarchia, que a abertura do Amazonas *é somente uma questão de tempo.* Ella, pois, será resolvida nas proximas sessões. A generosidade brazileira para comnosco nesta materia parecia ao Sr. Fletcher que devêra incontrar disposições correspondentes em nosso espirito, e elle esperava que este tribunal e as associações similhantes manifestasssem uma expressão cordial de sympathia, quando fôr preciso cooperarem de accordo. » Terminadas as observações do Sr. Fletcher, o honrado Ed. S. Tobey levantou-se, e, depois de applaudir com enthusiasmo ao discurso dirigido por aquelle ao meeting, propoz a adopção das seguintes resoluções :

« *Resolve-se.* Que, em vista do commercio crescente entre os Estados-Unidos e o Brazil, nós julgamos do maior interesse para ambos os paizes terem communicações directas a vapor, em vez de estarem, quanto a passageiros, malas, etc., sujeitos á incerteza dos navios á vela, ou dependentes da longa e indirecta viagem por via de Inglaterra, França e Portugal.

« *Resolve-se.* Que nós apreciamos os esforços do honrado A. C. Tavares Bastos e dos seus cooperadores, que na penultima sessão da camara dos deputados do Brazil apresentaram as duas seguintes liberaes proposições :

---

* Ha engano quanto á moção relativa ao Amazonas, a qual obteve numero inferior de votos.

1.°, para abrir-se o Amazonas e seus tributarios, assim como o Rio da Prata e seus affluentes (dentro dos limites do imperio) ás bandeiras de todas as nações, attrahindo-se assim a esses ferteis valles a emigração necessaria para o desinvolvimento do Brazil; e 2.°, para que o governo brazileiro subvencionasse uma linha de paquetes a vapor norte-americana, dos Estados-Unidos ao Rio de Janeiro, tocando no Pará e em Pernambuco.

« *Resolve-se.* Que reconhecemos nestas propostas, e na grande votação que obtiveram, um espirito generoso e vistas largas, que demandam perseverança de parte dos seus promotores no Brazil, com a cooperação cordial dos Estados-Unidos.

« *Resolve-se.* Que, sob o constitucional governo do illustrado imperador do Brazil, D. Pedro II, nos regozijamos de contemplar o progresso do imperio; que apreciamos os energicos esforços do barão de Mauá, do conselheiro de Sua Magestade o Sr. C. Ottoni, e do Sr. Sinimbú, ministro das obras publicas, acreditando que esses illustres cavalheiros tem feito muito para ligarem as duas grandes nações do Continente Occidental.

« Em favor das resoluções propostas, fallaram os Srs. Tobey, Joseph S. Fay e A. Foster, e outros, advogando com ardor as ideas em que estão concebidas.»

APPENDICE VIII

(V. CARTAS VI E VII.)

Liberdade de culto.

A' pag. 77, nota, dá-se noticia da prohibição do despacho na alfandega de um folheto religioso, *O Ladrão na Cruz*. A opinião contrária a essa intoleravel arbitrariedade da alfandega, manifestada pelo autor no *Correio Mercantil*, foi afinal sanccionada pelo governo. Em aviso de 22 de dezembro de 1862, o velho liberal, visconde de Albuquerque, ministro da fazenda, mandou o inspector da alfandega da côrte admittir a despacho o volume contendo exemplares da obra, o Ladrão na Cruz, pertencentes ao Dr. R. R. Kalley.

Por essa occasião, declarava o honrado ministro que o art. 516, §. 1.°, do regulamento de 19 de setembro de 1860, na parte em que prohibe o despacho de obras impressas manifestamente obcenas, ou *contrarias á religião do estado*, deve ser intendido nos termos do art. 278 do codigo criminal, isto é, obras ou doctrinas que destruam as verdades fundamentaes da *existencia de Deus e da immortalidade da alma*.

Transpira desse acto um espirito profundo e sinceramente liberal, que merece applausos e faz muita honra á illustração do governo brazileiro.

APPENDICE IX

Centralisação e reforma administrativa.

(V. CARTA V, PAG. 49 E SEGUINTES.)

O mais poderoso argumento em favor da descentralisação administrativa é o facto eloquente das reformas emprehendidas em França pelo genio iniciador de Napoleão III.

A carta de 24 de junho ao presidente do Conselho de Estado, Mr. Rouher, contém a condemnação do funesto regimen que annniquilou a França.

A nova reforma, que o imperador resolveu emprehender, é muito mais profunda que a de 1852, e ostenta o espirito elevado com que Napoleão domina os habitos e os prejuizos da empregocracia franceza, e as proprias exigencias do seu regimen essencialmente centralisador.

Por isso tudo, a carta de 24 de junho merece a mais profunda e a mais respeitosa attenção. Eil-a:—

« Fontainebleau, 24 de junho de 1863.—Sr. presidente do conselho de estado.—O nosso systema de centralisação, apezar das vantagens que offerece, teve o grave inconveniente de trazer um excesso de regulamentação. Como o sabeis, temos ja procurado remedial-o; entretanto, muito resta que fazer. Outr'ora a incessante fiscalisação administrativa em immensos negocios, tinha talvez a sua razão de ser; hoje, porém, ella não é mais do que um estorvo. Com effeito, como comprehender que um negocio communal, por exemplo, de pouca importancia, e que não provoca obiecção nenhuma, necessite um processo de dous annos pelo menos, por motivo da intervenção obrigatoria de onze auctoridades differentes?

« Em alguns casos, as emprezas particulares soffrem egual demora.

« Quanto mais medito nesta situação, tanto mais me convenço da urgencia de uma reforma. Porém naquelles assumptos em que o bem publico e o interesse privado teem tantos pontos de contacto, é difficil assignar a cada um os seus limites, tributando ao primeiro toda a protecção, ao segundo toda a liberdade desejavel.

« Essa obra requer a revisão de um grande numero de leis, decretos, ordenanças, instrucções ministeriaes, e só póde-se preparar os elementos de tal trabalho examinando attentamente cada um dos detalhes do nosso systema administrativo, para supprimir aquelles que forem superfluos.

« As diversas secções do conselho de estado me parecem aptas para esse exame; pois que, si não administram, assistem á administração. Ellas são as melhores testemunhas que se possa consultar.

« Encarrego-vos pois de incumbir-lhes essa tarefa, e eis-aqui como intendo a execução deste plano. Em cada secção o relator ha de formar o quadro dos tramites, delongas, diversas autoridades, disposições regulamentares, ás quaes cada negocio é submettido. Um certo numero de quadros particulares facilitaria o resumir por cada cathegoria a

orma e a duração média da instrucção, não tomando em conta as circumstancias excepcionaes. Depois a secção daria o seu parecer sobre as modificações e suppressões necessarias.

« Quanto aos negocios que não são da jurisdicção do conselho de estado, os chefes da repartição hão de ministrar documentos e quadros analogos, que formarão a base de um trabalho geral por cada um dos ministerios.

« Tomando eu muito a peito essa reforma, conto com a dedicação illustrada do conselho de estado para chegar em breve a uma solução satisfactoria.

« Peço a Deos que vos tenha em sua santa guarda.—NAPOLEÃO. »

FIM.

INDICE

ADVERTENCIAS . . . . . Pag. 1
DEDICATORIA . . . . . » VII
PREFACIO . . . . . » IX

CARTAS DO SOLITARIO.

Primeira serie.

ORGANISAÇÃO ADMINISTRATIVA.

CARTA I. Programma . . . . . » 1
CARTA II. O processo administrativo . . . . . » 4
CARTAS III E IV. A centralisação. Os seus vicios no centro e os seus resultados nas provincias. . . . . » 14
CARTA V. Reforma administrativa. Exame dos projectos de reforma. » 44

ENSINO RELIGIOSO.

CARTA VI. Direito vigente . . . . . » 58
CARTA VII. O estado e a egreja. Liberdade religiosa. . . . . » 72

Segunda serie.

AFRICANOS LIVRES E TRAFICO DE NEGROS.

CARTA VIII. Considerações geraes. . . . . » 83
CARTA IX. Legislação sobre africanos livres . . . . . » 87
CARTAS X E XI. O trafico de negros. . . . . » 107

Terceira serie.

AS LEIS DE NAVEGAÇÃO. O COMMERCIO COSTEIRO. A FRANQUEZA DOS GRANDES RIOS. QUESTÃO DO AMAZONAS. COMMUNICAÇÕES DIRECTAS ENTRE AS DUAS AMERICAS.

CARTA XII. Considerações geraes. . . . . Pag. 137
CARTA XIII. Esboço das leis portuguezas e brazileiras sobre a navegação . . . . . » 146
CARTA XIV. Excepções ao privilegio nacional da navegação de cabotagem . . . . . » 163
CARTA XV. Liberdade da navegação. Vantagens da concurrencia. Exemplos de varias nações . . . . . » 174
CARTAS XVI E XVII. Inconvenientes do privilegio. A miseria do povo. Paralysia da marinha brazileira . . . . . » 189
CARTAS XVIII, XIX E XX. O Brazil não é potencia maritima. Construcção naval, fretes e equipagens. . . . . » 210
CARTA XXI. Influencia do privilegio sobre a sorte das provincias. Resumo e conclusão . . . . . » 247

		Pag.
Carta xxii.	Considerações geraes sobre a livre navegação do Amazonas	» 265
Carta xxiii.	Opiniões da imprensa e da tribuna	» 272
Carta xxiv.	O Amazonas e as relações com os nossos vizinhos	» 284
Carta xxv.	A livre navegação dos grandes rios	» 291
Carta xxvi.	A politica brazileira no Rio da Prata e no Amazonas.	» 301
Carta xxvii.	Importancia do valle do Amazonas	» 307
Carta xxviii.	Razões politicas para a abertura do Amazonas. O systema colonial. As colonias inglezas. As provincias do Brasil.	» 321
Carta xxix.	Navegação directa a vapor para os Estados-Unidos.	» 331
Carta xxx.	Considerações geraes. Resumo e projectos	» 342

Appendices

I.	Tarifas protectoras	» 361
II.	Centralisação: — Processo administrativo	» 370
	» Organisação central do ministerio da marinha	» 372
III.	Empregos de confiança	» 377
IV.	Escravidão	» 379
	Emancipação dos africanos livres	» 385
V.	Liberdade da cabotagem.	
	Discurso na camara dos deputados; exame de objecções	» 388
	Artigo de doctrina	» 401
	Memoria sobre a mesma questão. Reformas em França, e medidas que se deve promulgar no Brazil	» 403
VI.	Livre navegação do Amazonas. Discurso na camara dos deputados, e varias noticias acerca do mesmo assumpto	» 414
	O conflicto dos vapores peruanos e a Companhia de navegação do Amazonas: apreciações e noticias	» 416
VII.	Communicações directas entre o Brazil e a America do Norte. Carta ao Sr. Davis	» 423
	Meeting do *Board of trade* de Boston	» 428
VIII.	Liberdade de cultos	» 431
IX.	Descentralisação. Carta de Napoleão III ao presidente do conselho de Estado	» 432

ERRATAS.

A ausencia do autor, que residia fóra da côrte, não permittiu fazer-se a revisão do impresso tão inteira como se desejára. Corrigem-se aqui alguns erros.

Em varios logares lê-se:

Desinvolver por — desinvolver.
Brasil por — Brazil.
Entender por — intender.
se por — si.
Porem en vez de — porém ; etc., etc.

PAGINAS E LINHAS.	ERROS.	EMENDAS.
Pag. V., 14.	cont-seam	contam-se
» X., 16.	desarrigar	desarraigar
36, 19.	oppor-se ia	operár-se-ia
37, 21.	tudo aquillo	tudo,—aquillo
40, 16.	concertar	concentrar.
81, 3.	pharieus	phariseus
100, 21.	março	maio
» 22.	se concederam	se expediram
106, 29.	dez	dez mil
120, 31.	conseguirentão	conseguir então
121, 19.	por ahi	para ahi
125, 12.	em sentidos contrarios	em sentido contrario
128,e 129.	parlameuto	parlamento inglez
131, 10 e 11.	despacho de	despacho a
135, in fine.	formentar	fomentar
140, 19.	estacas	estradas
142, 18.	por acima	por cima
145, 9.	utopia	*utopia !*
153, 29.	mais do quehontem	ainda mais
157, 13.	merciantes	commerciantes
158, in fine.	Na carta precedente mostrei	Acima dice
198, 25.	1854-58	1854-55
199, 25.	esque	e que
», 26.	al	as
202, 7.	com 54 navios	com 54 vavios grandes
210; 21.	Nitendo	Intendo
», 22.	esforço humano	esforço dos governos
218, 28.	verdadeiro cantor	americano cantor
227, 13.	para a proxima carta	para adeante
244, 4.	lastro, certamente	lastro. Certamente
252, 19.	Penedo ou Cornipe e Gamella	Penedo, Coruripe e Gamella
256, 21.	naveração	navegação
», 25 e 26.	quanto provincias	quando provincias

PAGINAS E LINHAS	ERROS	EMENDAS
», 28.	poder	puder
257, 20 e 21.	portos habitados	portos habilitados
258, 17.	Paranaguá, Antonina, Parahyba, Fortaleza, Alagoas, Santa Catharina, &.	Paranaguá, Parahyba, Fortaleza, Maceió, Santa Catharina, etc.
260, 13.	absorve	absorva
261, 21.	de concurrencia	da concurrencia
», 24.	formas liberaes	reformas liberaes.
289, in fine.	182	1862
319; 12.	leva	leve
», 21.	minhas utopias	as minhas utopias
324, 17.	andaz	audaz.
». 28.	no congresso	ao congresso
327, 15.	fiel	fiel
339, 17.	1.329.733	1.329.733 dollars
348, .6.	e da historia	e a historia
349, 26.	habilitação ao ao commercio.	habilitação para o commercio
355, 29.	a trez ou quatro dias de viagem,	a seis dias de viagem proximamente,
358, 13.	fraqueza das industrias	franqueza das industrias
367, 9.	pretendem	pretendeu
», 20.	incurrencia	concurrencia
», 34.	de nova tarifa	da tarifa actual.
368, 28.	Em revista	Esta revista
», 31.	sobre as consequencias	soffre as consequencias
369, 14.	adiantamentos	adiamentos
371, 14.	O Sr. conselheiro inspector	O Snr. Conselheiro N. Tolentino.
378, 29.	fazem de estudos	fazem estudos
391, 12.	costeira do trafico	costeira, do trafico
396, 28.	So contra isto	Si contra isto
», »	cousa constante	causa constante
398, 43.	disse ainda	dice tão bem
399, 24 e 25	podem.... serem	podem. .. ser
422, 38	da livre navegaçam	na livre navegação

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

JUN 5 11 52 H

WIDENER
OCT 0 2 1997
BOOK DUE
CANCELLED

WIDENER
MAY 1 2 2000
CANCELLED
SEP 1 0 2005
BOOK DUE

3 2044